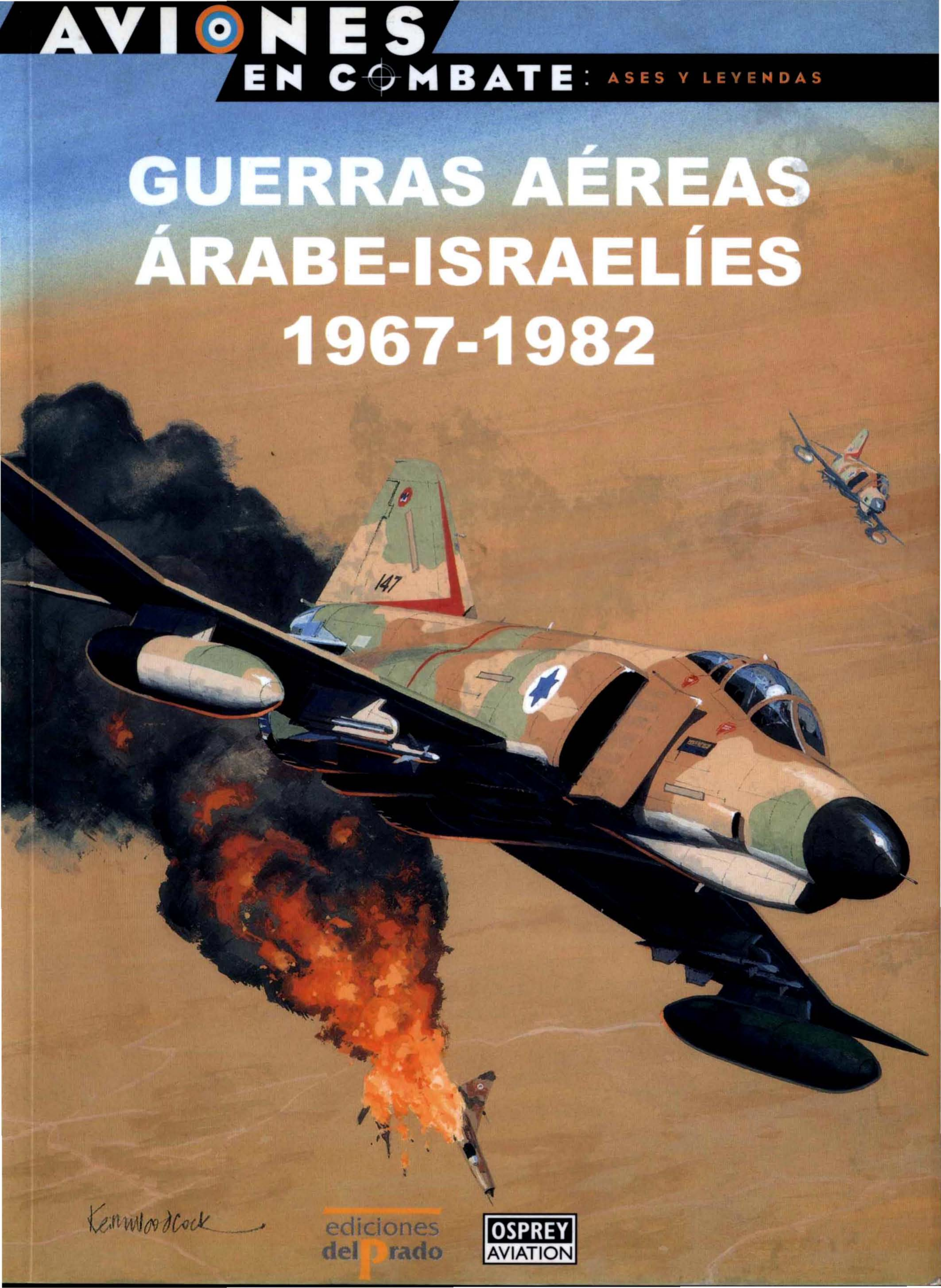
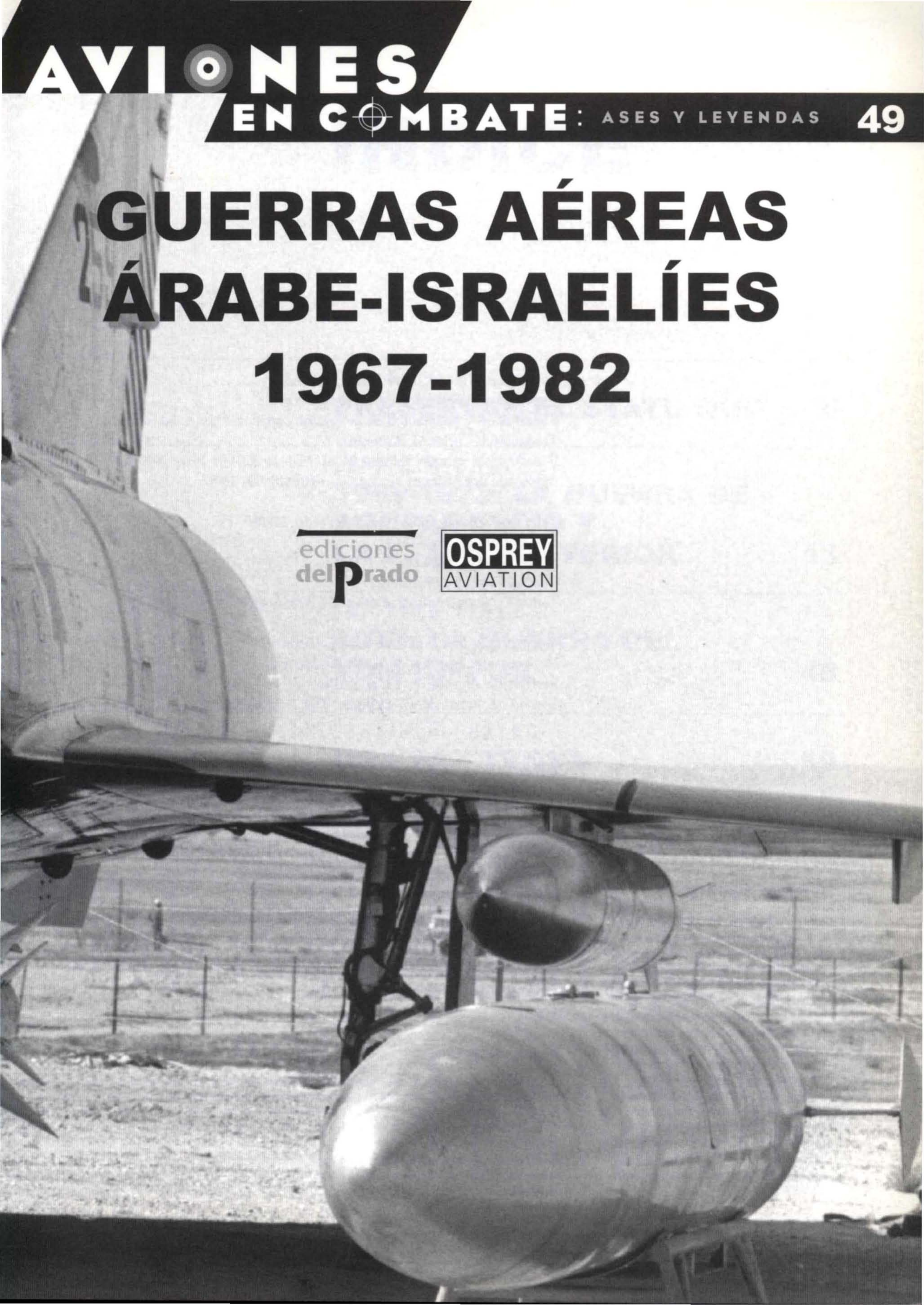

AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
GUERRAS AÉREAS ÁRABE-ISRAELÍES 1967-1982
147
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

GUERRAS AÉREAS ÁRABE-ISRAELÍES 1967-1982

GLOSARIO

AA	Anti-Aircraft	Antiaéreo/a
AAA	Anti-Aircraft Artillery	Artillería antiaérea
AAM	Air to Air Missile	Misil aire-aire
ADF	Air Defence Force	Fuerza de Defensa Aérea
AEW	Airborne Early Warning	Alerta temprana aérea
AFV	Armoured Fighting Vehicle	Vehículo acorazado de combate
ARM	Anti-Radiation Missile	Misil antirradiación
ATC	Air Transport Command	Mando Aéreo de Transporte
BAI	Battle Area Interdiction	Interdicción de la zona de combate
CAP	Combat Air Patrol	Patrulla Aérea de Combate
CAS	Close Air Support	Apoyo Aéreo Próximo
CASEVAC	CASualties EVACuation	Evacuación de bajas
CoS	Chief of Staff	Jefe de Estado Mayor
CSAR	Combat Search and Rescue	Búsqueda y rescate en combate
EAF	Egyptian Air Force	F. A. egipcia
ECM	Electronic Counter Measures	Contramedidas electrónicas
EW	Electrónic Warfare	Guerra electrónica
FMB	Fast Missile Boat	Lancha rápida lanzamisiles
HAS	Hardened Aircraft Shelter	Refugio reforzado para aviones
IAF	Israeli Air Force	F. A. israelí
IDF	Israel Defence Force	Fuerza de Defensa de Israel
IrAF	Iraqi Air Force	Fuerza Aérea iraquí
KiA	Killed in Action	Muerto en acción
MBT	Main Battle Tank	Carro de combate
MiA	Missing in Action	Desaparecido en combate
OTU	Operational Training Unit	Unidad de Adiestramiento Operativo
PLO	Palestine Liberation Organisation	Organización para la Liberación de Palestina
PoW	Prisoner of War	Prisionero de guerra
PR	Photo Reconnaissance	Reconocimiento fotográfico
QRA	Quick Reaction Alert	Alerta de Reacción Rápida
RAF	Royal Air Force	Real Fuerza Aérea
REAF	Royal Egyptian Air Force	R.F.A. egipcia
SA	Sherut Avir (Air Service)	Sherut Avir (Servicio Aéreo)
R/T	Radio/Telephone	Radio/Teléfono
SAF	Syrian Air Force	Fuerza Aérea siria
SAM	Surface to Air Missile	Misil superficie-aire
SSM	Surface to Surface Missile	Misil superficie-superficie
UAV	Unmanned Air Vehicle	Vehículo aéreo no tripulado
UN	United Nations	Naciones Unidas
USAF	United States Air Force	Fuerza Aérea de los EE.UU.
VR	Visual Reconnaissance	Reconocimiento visual
WAAF	Women's Auxiliary Air Force	Cuerpo Femenino Auxiliar de la Fuerza Aérea





AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
49
GUERRAS AÉREAS
ÁRABE-ISRAELÍES
1967-1982
ediciones
del Prado
OSPREY
AVIATION

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra de Shlomo Aloni *Arab-Israeli Air Wars 1947-82*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2000

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de Shlomo Aloni
Ilustración de portada de Keith Woodcock
Perfiles de aviones de Mark Rolfe
Diseño de mapas de TT Designs, T & B Truscott

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-596-7
D.L.:

Impreso en España

Ilustración de cubierta:

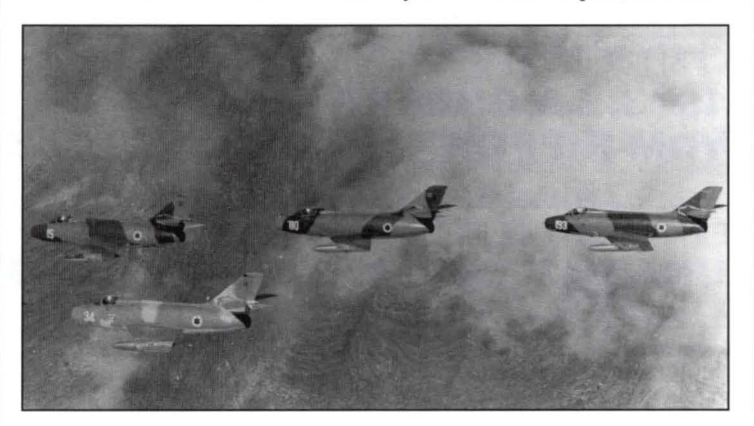
El 17 de octubre de 1973, F-4 de la F. A. israelí entraron en combate con MiG-21 de la F. A. siria cerca de Tartus. El Capt. Moshe Melnik y el Tte. Eliezer Lior a bordo del F-4 n/s 147 derribaron un MiG-21 de la F. A. siria con un misil aire-aire AIM-9D, y con los disparos de sus cañones también compartieron el derribo de otro Mi-21 con la tripulación de otro F-4, compuesta por el Cte. Ashor Snir y el Tte. Chaim Katz a bordo del F-4 n/s 65. Seis años después el Cte. Moshe Melnik a bordo del F-15 n/s 663 fue el primer piloto de la F. A. israelí que derribó un MiG-21 de la F. A. siria en junio de 1979.

ÍNDICE

PRESERVAR EL STATU QUO

Ganar una guerra no siempre produce los resultados esperados por la nación victoriosa. Como ya dijo el estratega alemán Carl von Clausewitz, la guerra es consecuencia directa de la diplomacia. Si los líderes políticos de una nación no están a la altura de sus generales, no debe sorprender que la explotación diplomática de los frutos de la victoria sea decepcionante. Al mirar hacia atrás, treinta años después, parece como si los líderes israelíes hubiesen perdido la iniciativa una vez terminada la guerra de los Seis Días.

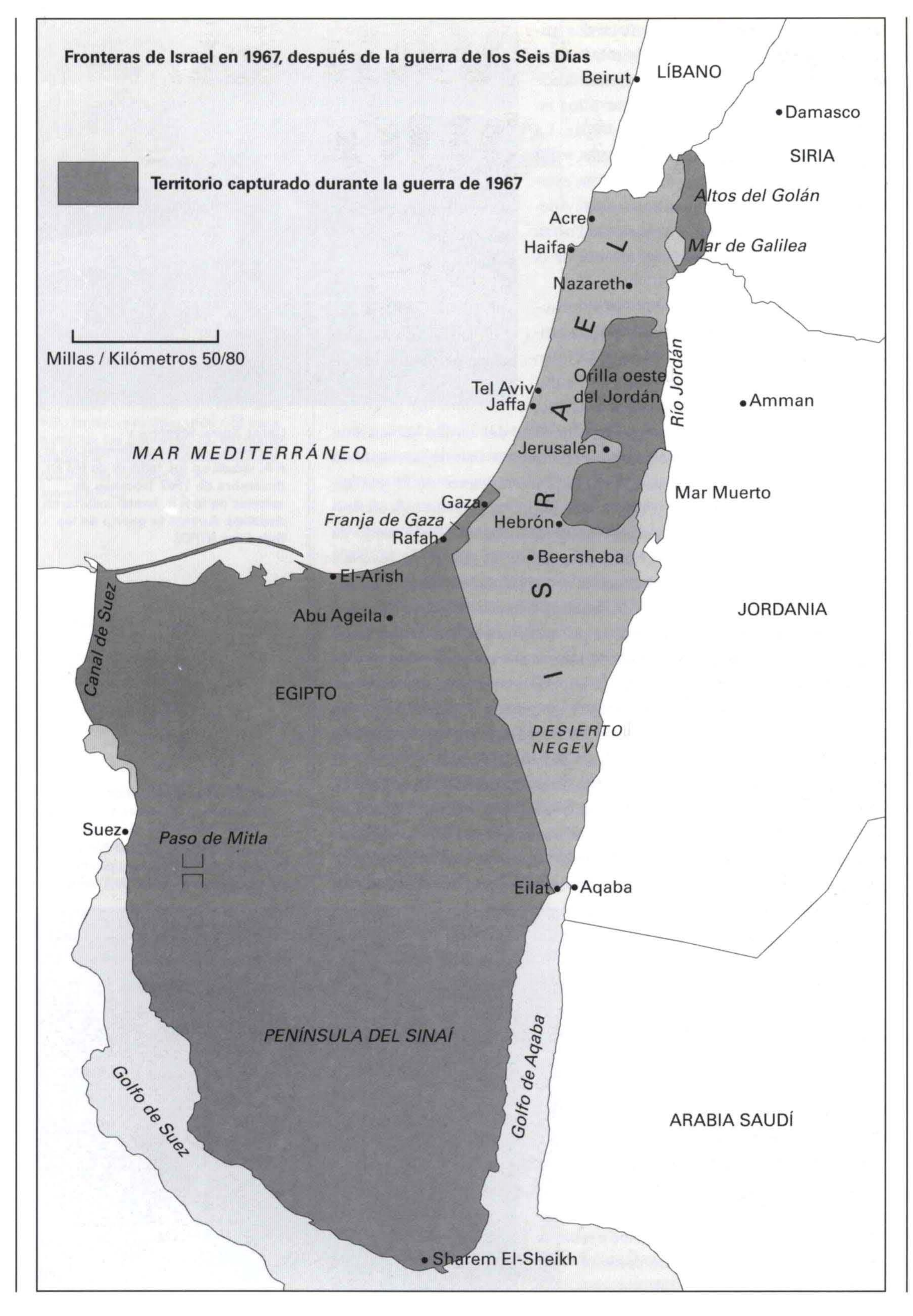
Los sucesos de junio de 1967 cambiaron por completo el panorama en Oriente Medio. En pocos días Israel había pasado de ser una pequeña isla rodeada por un océano de árabes hostiles a erigirse en una potencia local. El 5 de junio de 1967, lo que estaba en juego era la existencia misma del Estado de Israel. Sus fronteras eran muy extensas y casi imposibles de defender. En su punto más estrecho la anchura del territorio de Israel es de menos de 32 km, y el hecho de que este punto se encuentre a poca distancia hacia el norte de Tel Aviv y en el centro del país, invitaba a



Después de la guerra de los Seis Días la F. A. israelí cambió su esquema de camuflaje de dos tonos por otro, más claro, de tres tonos *(F. A. israelí).*



La primera promoción de pilotos de la F. A. israelí que se graduó después de la guerra de los Seis Días el 6 de julio de 1967 era relativamente numerosa, y el comienzo de una importante expansión que doblaría el tamaño de las unidades de combate de la F. A. israelí en un plazo de seis años *(Colección Levi).*


Fronteras de Israel en 1967, después de la guerra de los Seis Días
Territorio capturado durante la guerra de 1967
Millas / Kilómetros 50/80
Beirut
LÍBANO
Damasco
SIRIA
Altos del Golán
Mar de Galilea
Acre
Haifa
Nazareth
I S R A E L
Orilla oeste del Jordán
Río Jordán
Tel Aviv
Jaffa
Amman
MAR MEDITERRÁNEO
Jerusalén
Mar Muerto
Gaza
Franja de Gaza
Hebrón
Rafah
Beersheba
El-Arish
Abu Ageila
JORDANIA
Canal de Suez
EGIPTO
DESIERTO NEGEV
Suez
Paso de Mitla
Eilat
Aqaba
PENÍNSULA DEL SINAÍ
Golfo de Aqaba
Golfo de Suez
ARABIA SAUDÍ
Sharem El-Sheikh

un agresor a intentar partir el país en dos mitades. En el norte, el ejército sirio mantenía sus posiciones en los Altos del Golán desde las que dominaba y podía observar a los israelíes en los valles de Chula y del Jordán. La capital israelí, Jerusalén estaba dividida, y Tel Aviv, el centro económico de la nación, estaba a sólo 64 km de la frontera con Egipto. Además, la mayoría de las bases aéreas de la Fuerza Aérea israelí estaban dentro del alcance de la artillería jordana.



Cazas Super Mystère y entrenadores Fouga Magister de la F. A. israelí en los talleres de IAI en diciembre de 1967. Docenas de aviones de la F. A. israelí resultaron dañados durante la guerra de los Seis Días *(GPO)*.

Seis días después, Israel ocupó tres territorios cuya extensión era superior a la suya propia antes de la guerra. Los Altos del Golán habían sido conquistados a Siria y la Península del Sinaí había sido arrebatada a Egipto, mientras que la Franja de Gaza y la orilla oeste del Jordán habían sido conquistadas a Egipto y Jordania respectivamente. Paradójicamente, la longitud total de las fronteras de Israel era ahora menor de lo que había sido antes de la guerra, y las nuevas fronteras estaban más definidas geográficamente y eran más fáciles de defender. Además, tanto en el frente egipcio como en el sirio, después de la guerra de los Seis Días, Israel mantenía ocupadas extensas zonas de contención que se medían en cientos o en decenas de kilómetros respectivamente. Un agresor tendría que conseguir atravesar la primera línea israelí de defensa y después avanzar cientos o decenas de kilómetros antes de poner pie en territorio de Israel. Sin contar con la superioridad aérea, una ofensiva de esa envergadura no podía siquiera ser imaginada, y si había una gran lección que aprender de la guerra de los Seis Días, era que la F. A. israelí reinaba de forma absoluta en los cielos de la región.

Sin embargo, la guerra también había traído consecuencias negativas. Más de un millón de palestinos habían quedado bajo control israelí en la Franja de Gaza y en la orilla oeste del Jordán, y su número iba a seguir aumentando continuamente. Además, la Fuerza de Defensa de Israel tenía todavía que acostumbrarse a una nueva realidad, para lo cual era necesaria una importante expansión de sus fuerzas regulares. Lo mismo podía aplicarse a la F. A. israelí. Tras haber perdido aproximadamente el 20% de sus cazas durante la guerra de los Seis Días, tuvo que transformarse del material francés al norteamericano a consecuencia del embargo de armas francés y de la mejora de las relaciones diplomáticas con los Estados Unidos. Por último, y quizás lo más importante de todo, Israel perdió la iniciativa. En lugar de hacer que la guerra de los Seis Días fuese seguida por una campaña diplomática, los líderes israelíes prefirieron quedarse quietos e intentar preservar lo que se denominó como el "Statu Quo", la situación actual, que resultaba

El primer ministro israelí Levy Eshkol hace entrega del primer A-4 en diciembre de 1967 *(F. A. israelí)*.



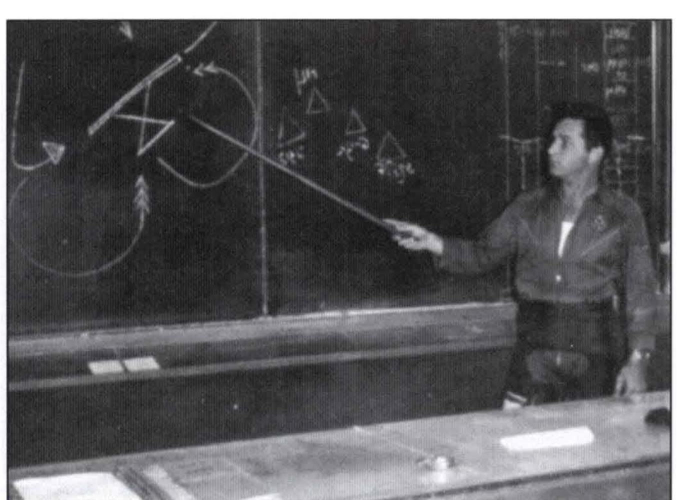


El helicóptero ligero Alouettte de la F. A. israelí resultaba muy útil para patrullar las fronteras. Su excelente visibilidad permitía incluso buscar huellas de pisadas en la arena *(GPO)*

conveniente para Israel, pero que era insoportable para sus vecinos árabes. La importancia vital de tomar la iniciativa diplomática, un hecho que Israel no consiguió comprender, fue comprendida y aprovechada por Egipto y por su presidente, Gamal Abdel Nasser. Aunque estaba claro que Egipto había perdido la guerra de los Seis Días, no estaba dispuesto a admitir la derrota ni a perder su posición de liderazgo a la cabeza del mundo árabe. "Lo que nos fue arrebatado por la fuerza lo recuperaremos por la fuerza", declaró el presidente Nasser, y menos de un mes después del final de la guerra de los Seis Días las hostilidades se reanudaron.

Era el mes de julio de 1967. A Egipto le faltaban todavía meses y años para reconstruir sus destrozadas fuerzas armadas, que habían sufrido enormes pérdidas en equipamiento, vidas humanas, recursos de infraestructura y en su prestigio, pero ya había comprendido los aspectos en los que las fuerzas armadas egipcias superaban a la Fuerza de Defensa de Israel: los fuegos masivos de artillería, los ataques de comando realizados por pequeñas unidades y su capacidad para soportar un elevado número de bajas. Las hostilidades se reanudaron el 1 de julio de 1967 cuando una fuerza de comandos egipcios atacó una patrulla de la Fuerza de Defensa de Israel en el sector norte del Canal de Suez. Ambos bandos sufrieron bajas. Los egipcios apoyaron a sus fuerzas con artillería y los israelíes emplearon la fuerza aérea. Como podía esperarse, la actividad en tierra se reflejó también en los cielos. Una serie de combates aéreos que tuvieron lugar el 8 de julio, el 11 de julio y el 15 de julio arrojaron como resultado seis victorias reclamadas por los pilotos de caza israelíes, entre los cuales estaban dos que alcanzaron la categoría de ases el 15 de julio: Ran Ronen, que logró el primer derribo con el misil aire-aire (AAM) *Rafael Shafrir*, y Asher Snir que consiguió una doble victoria. Por su parte los israelíes perdieron un Mirage el 15 de julio.

El as con siete victorias en su haber Ran Ronen estuvo al mando del 119º Sqn. de la F. A. israelí entre 1966 y 1968. Aquí le vemos dirigiendo un *briefing* el 3 de marzo de 1968 *(Colección Ronen).*



Egipto no ganó esta primera serie de batallas, pero tampoco consideró haberlas perdido. Sólo era cuestión de aprender las lecciones, prepararse para la siguiente ocasión y esperar a la siguiente oportunidad. Ésta se presentó el 21 de octubre, cuando lanchas rápidas lanzamisiles egipcias hundieron el *Eilat,* el buque insignia de la Marina israelí, con varias salvas de misiles superficie-superficie (SSM) Styx. Junto con el destructor se hundieron 47 marineros, mientras que otros 152, 91 de ellos heridos, fueron rescatados por helicópteros S-58 y Super Frelon. Aquel fue un duro golpe para el prestigio israelí, especialmente después de los resultados



El piloto del 119º Sqn. de la F. A. israelí Eliezer Prigat consiguió su primera victoria el 15 de julio de 1967 a bordo del Mirage 68 *(Colección Peleg).*

conseguidos en la guerra de los Seis Días, e Israel se vengó furiosamente con un masivo ataque de artillería contra las refinerías de petróleo de la ciudad de Suez. El frente egipcio, a lo largo de los 160 km del Canal de Suez estuvo tranquilo durante casi un año, pero mientras tanto, dos tipos de actividades hostiles surgieron a lo largo de la frontera jordano-israelí: los bombardeos artilleros, especialmente los efectuados por artillería iraquí en la zona del Valle de Bet Shean, y las incursiones de pequeñas bandas de guerrilleros de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP).

La F. A. israelí operó por primera vez en la frontera jordana el 21 de noviembre de 1967 y desde entonces tuvo que dividir sus recursos entre dos frentes. A lo largo de la frontera con Jordania fueron especialmente activos los helicópteros de la F. A. israelí, al principio los S-58 y después los Bell 205, que se emplearon para perseguir a las bandas de guerrilleros de la OLP en cooperación con las fuerzas terrestres, una clásica caza del hombre.

El helicóptero medio estándar de la F. A. israelí inmediatamente después de la guerra de los Seis Días era el S-58. Fue utilizado con mucha frecuencia persiguiendo a los grupos armados de la OLP a lo largo de la frontera jordana hasta que fue sustituido por el Bell 205 *(GPO).*



La operación *Tofet* (Infierno) fue un vano intento de poner fin a la actividad de la OLP en la frontera jordana, que consistió en una importante ofensiva de la Fuerza de Defensa de Israel en la zona de Karameh cuyo objetivo era destruir la base de operaciones de la OLP. Las tropas terrestres, con un fuerte apoyo de aviones de ataque y helicópteros de la F. A. israelí, no consiguieron los efectos previstos e incluso tuvieron que abandonar al retirarse varios carros de combate Centurion. La F. A. israelí también sufrió bajas: un Super Mystère fue derribado por disparos an-



Los primeros helicópteros AB 205, que fueron sustituyendo gradualmente a los S-58 como helicóptero medio de uso general estándar de la F. A. israelí, llegaron a Israel en diciembre de 1967, pero en entregas posteriores también se recibieron los Bell 205 *(Colección Peleg)*.

tiaéreos el 29 de marzo de 1968 mientras atacaba posiciones de artillería situadas frente al Valle de Bet Shean.

En el frente del Canal de Suez, el Ejército egipcio estaba por fin listo para demostrar la superioridad de su artillería. Las masivas barreras artilleras desencadenadas el 8 de septiembre y el 26 de octubre provocaron, respectivamente, la muerte de diez y quince soldados de la Fuerza de Defensa de Israel. La Fuerza de Defensa de Israel realizó un esfuerzo máximo para reconstruir sus posiciones defensivas situadas a lo largo del Canal de Suez y para acondicionarlas para soportar el fuego artillero, pero estaba claro que aquellas acciones pasivas no eran suficientes. La tarde del 31 de octubre helicópteros Super Frelon de la F. A. israelí penetraron en el Alto Egipto causando daños en un puente, en una presa y en una estación transformadora durante una arriesgada incursión de comandos que estremeció a todo Egipto y perturbó sus planes. Los Super Frelon israelíes demostraron al Mando egipcio que la superioridad artillera local a lo largo del Canal de Suez no bastaba para combatir en una guerra: Israel no estaba dispuesto a seguir las reglas de enfrentamiento marcadas por los egipcios. La acción del 31 de octubre de 1968 demostró que Egipto tenía también sus propias debilidades e Israel estaba dispuesto a aprovecharlas al máximo.

Aunque el frente del Canal de Suez permaneció relativamente tranquilo durante más de cuatro meses, mientras Egipto preparaba su respuesta al nuevo desafío israelí, el frente jordano seguía estando muy activo. La noche del 1 de diciembre helicópteros Bell 205 de la F. A. israelí fueron utilizados para destruir un puente de la línea ferroviaria Amman-Aqaba y otro puente en la carretera que unía esas mismas ciudades, en una incursión de comandos cuya finalidad era intentar demostrar que el precio económico de la guerra podía resultar insoportable. Cuatro días después un Super Mystère israelí fue derribado sobre el Jordán durante una masiva incursión de la F. A. israelí contra las tropas de

El 12 de agosto de 1968 dos MiG-17 de la F. A. siria aterrizaron por error en Israel y los pilotos de la F. A. israelí evaluaron en vuelo uno de ellos *(F. A. israelí)*.





Entre 1966 y 1969 fueron entregados a la F. A. israelí una docena de helicópteros Super Frelon que habían sido comprados a Francia. Los Super Frelon constituían la espina dorsal de las operaciones especiales de la Fuerza de Defensa de Israel entre 1968 y 1969 *(GPO)*.

la fuerza expedicionaria iraquí desplegadas frente al Valle de Bet Shean. Poco después, el 10 de diciembre, la F. A. israelí consiguió su única victoria aire-aire durante 1968, cuando un MiG-17 de la F. A. egipcia fue derribado por Oded Marom, jefe del 101º Sqn. de la F. A. israelí.

La noche del 28 de diciembre sería otra nación árabe la que sufriría un ataque de comandos israelíes cuando los Bell 205 y los Super Frelon cooperaron en una incursión contra el aeropuerto internacional de Beirut. Como venganza por las acciones palestinas de piratería aérea apoyadas por los árabes y el secuestro de aviones comerciales, los comandos israelíes destruyeron en tierra trece aviones de líneas aéreas árabes. Una vez más Israel había demostrado su capacidad para asestar duros golpes e infligir dolorosas pérdidas en una sola acción concentrada, mientras que los árabes confiaban en el efecto acumulativo de sus numerosas pequeñas acciones. Con la frontera egipcia relativamente tranquila, Israel se sintió con la confianza suficiente para asestar un duro golpe contra Siria el 24 de febrero de 1969 como represalia por los incidentes que se habían producido a lo largo de la frontera a principios de aquel año. La F. A. israelí atacó los campamentos de la OLP en Siria, y la F. A. siria no tuvo otra alternativa que ordenar despegar a sus interceptores. Al terminar el día un MiG-17 y un MiG-21 habían sido derribados por los Mirage israelíes.

El Jefe del Estado Mayor, Chaim Bar-Lev, es bautizado por los tripulantes de tierra de la F. A. israelí tras haber realizado un vuelo en solitario a bordo de un Piaggio P.149 del 100º Sqn. en 1968 *(Colección Kaspit)*.



1969-1973: LA GUERRA DE AGOTAMIENTO Y LA ETAPA POSTERIOR

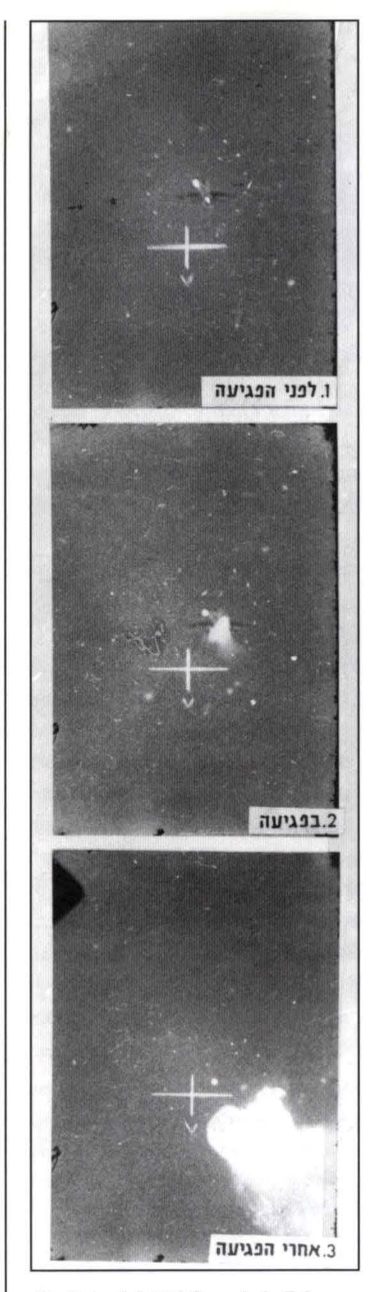
El 8 de marzo de 1969 Egipto estuvo por fin preparado para reanudar las hostilidades a lo largo del Canal de Suez con un masivo bombardeo artillero. Aunque en aquel momento todavía no podía saberse, aquel fue el primer día de la "guerra de Agotamiento", una larga guerra estática a lo largo del Canal de Suez que se prolongó hasta agosto de 1970. Aunque un piloto de Mirage de la F. A. israelí consiguió derribar un MiG-21 de la F. A. egipcia el 8 de marzo, al día siguiente un avión de observación israelí Dornier 27 fue derribado por un SA-2 egipcio.

La primera fase de la guerra de Agotamiento duró hasta julio de 1969, y durante esta etapa la fuerza aerotáctica (de ataque a tierra) israelí no fue empleada en el frente egipcio, principalmente debido al temor de que la guerra experimentase una escalada. A lo largo de este período continuaron los ataques contra Jordania, y el 22 de abril de 1969 un Vautour israelí fue derribado durante un ataque contra una estación de radar jordana que controlaba la actividad de la F. A. israelí. También continuaron produciéndose incursiones de comandos helitransportados en Egipto que causaron cuantiosos daños materiales, aunque, en realidad, era sólo una cuestión de prestigio ya que aquellas acciones no produjeron ningún auténtico efecto en el frente, donde Egipto todavía llevaba la voz cantante.

En el aire, sin embargo, la F. A. israelí seguía imponiendo su ley, y entre los meses de abril y mayo consiguió cinco victorias aire-aire, la última de las cuales fue la segunda conseguida con el misil aire-aire *Rafael Shafrir*. Israel decidió explotar al máximo esta superioridad con una demostración de fuerza que dio comienzo a mediados de junio y que se prolongó hasta primeros de julio. El 17 de junio de 1969 cuatro Mirage de la F. A. israelí rompieron la barrera del sonido volando a baja altura sobre la capital egipcia, El Cairo, lo cual trajo como consecuencia que tanto el jefe de la F. A. egipcia, como el jefe de la recién creada Fuerza de Defensa aérea, fuesen



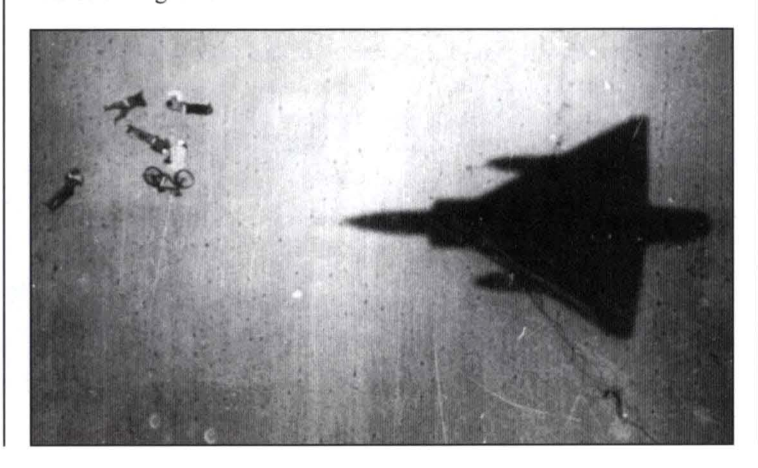
La F. A. israelí utilizaba sus aviones de observación Dornier Do 27 para corrección de tiro de artillería y dos de ellos fueron derribados por SAM en 1969: el primero por un SA-2 egipcio y el segundo por un Hawk "amigo" *(GPO)*.



El piloto del 119º Sqn. de la F. A. israelí Ran Ronen consiguió su sexta victoria el 21 de mayo de 1969 *(Colección Rozen).*

destituidos. Una semana después de aquella explosión sónica, la F. A. israelí se lanzó a una campaña de operaciones aire-aire en una aislada zona al sur de la ciudad de Suez. Con los Mirage israelíes volando a placer sobre el territorio egipcio, la F. A. egipcia no tenía más alternativa que ordenar despegar a sus interceptores con el resultado inevitable: el 7 de julio habían sido ya derribados diez MiG-21 egipcios, uno de los cuales fue la primera víctima del nuevo misil aire-aire *Rafael Shafrir 2*. En el curso de una acción totalmente independiente, al día siguiente Mirage israelíes derribaron siete MiG-21 de la F. A. siria, de los cuales dos fueron reclamados por Giora Furman, que era por aquel entonces jefe del escuadrón Hatzor. Furman nos relata sus recuerdos de la acción:

"Como Yak (el Col. Ya'acov Nevo, jefe de la base aérea de Hatzor) estaba en el extranjero, me organicé una buena misión y me apunté dos MiG-21 sobre Damasco... Ben-Eliyahu (el Capt. Etian) era el número 2 y se nos unió otra pareja de otro escuadrón cuyo líder era el Cte. Ran Goren. Derribamos siete MiG-21 de los ocho con los que nos enfrentamos. Pude haber derribado un tercero y un cuarto aparato enemigo ya que los MiG-17 (sirios) empezaron a adoptar su maniobra circular (su defensa habitual) sobre Damasco. Podía haberlos atacado uno por uno. Me lancé en picado contra uno de ellos pero Eitan Ben-Eliyahu me avisó a gritos de que me estaba metiendo en un 'sandwich', así que no quise arriesgarme y volví a elevarme. Pero entonces nuestro tiempo se había acabado y *Moti* (el General de División Mordechai Hod) nos ordenó dar por terminado el combate. La película que había tomado mi cámara de a bordo mostraba uno de los pocos casos en que se utilizó el radar en combate, con Eitan gritando como banda sonora (el hombre estaba excitado). Los pilotos que no utilizaban el radar llegaban a acercarse hasta a 200 metros de su presa, y a veces aún más cerca. Esta victoria se había conseguido con el radar y desde una distancia de 400 a 500 metros, todo un clásico. Utilizamos aquella película durante años para explicar a los pilotos que era posible conseguir un derribo enganchando al objetivo con el radar. Tenías que tener paciencia, pero los pilotos solían excitarse cuando entraban en combate con un enganche radar que fluctuaba, así que utilizaban los conmutadores de la palanca de mando que fijaban la distancia y de hecho la mayoría de las victorias se consiguieron desde distancias cortas".



Una de las escenas más famosas de la guerra de Agotamiento es la imagen de este Mirage de reconocimiento de la F. A. israelí volando a baja altura, realizando una misión para verificar el éxito de la acción de una unidad de comandos de la Fuerza de Defensa de Israel para cortar una línea de alta tensión en el interior de Egipto *(Colección Nir).*



El piloto de Mirage de la F. A. israelí Eitan Ben-Eliyahu consiguió su primera victoria el 8 de julio de 1969 a bordo del Mirage 33 *(F. A. israelí).*

Aunque la campaña aire-aire fue un gran éxito para la F. A. israelí, tampoco tuvo efecto alguno en el frente del Canal de Suez, por el contrario. Correctamente, los egipcios llegaron a la conclusión de que Israel estaba siendo sometido a una gran presión e intensificaron sus acciones a lo largo del Canal de Suez con eficientes bombardeos de artillería, la inquietante actividad de los francotiradores y devastadoras incursiones de comandos. En julio de 1969 la Fuerza de Defensa de Israel perdió 29 soldados que cayeron en el frente del Canal de Suez, siete de los cuales murieron durante un solo ataque de comandos egipcios el 12 de julio. Era hora de que la F. A. israelí interviniese directamente en la lucha, y con la atención del mundo pendiente de la conquista de la Luna, Israel tenía una ocasión perfecta para lanzar un ataque aéreo en masa a lo largo del Canal de Suez. El mismo día en que el astronauta norteamericano Neil Armstrong ponía el pie en la Luna, el 20 de julio de 1969, Israel envió a su fuerza aérea al Canal de Suez. Como podía esperarse, el masivo ataque aéreo israelí generó una intensa actividad de la F. A. egipcia. En el curso de los combates aéreos fueron derribados dos Mirage israelíes, así como un MiG-21 y dos MiG-17 egipcios, mientras que un tercero fue derribado por disparos antiaéreos de 40 mm y un Su-7 egipcio fue derribado por un misil superficie-aire (SAM) Hawk. Aquel día, Aryeh Dagan, un piloto de la reserva que tripulaba un A-4, atacó una batería egipcia de cañones de 57 mm en Port Fuad. Así lo recordaba más tarde:

"La neutralización de la batería se había planeado para permitir que otra formación de cuatro aparatos del escuadrón atacase la batería de SA-2 emplazada en Gamil. Rodamos por la pista, despegamos y volamos a baja altura en silencio radio llevando bombas de Napalm que no requerían una maniobra de ascensión brusca al llegar al objetivo, sino únicamente una pasada a baja altura que reducía al mínimo la posibilidad de ser detectados a tiempo. Cuando el paisaje cambió de las dunas del desierto a los pantanos salados cambiamos a formación de ala por parejas y pusimos rumbo de ataque a toda potencia con los aviones acelerando hasta la velocidad máxima. Estaba concentrado pilotando el avión y esperando identificar el objetivo lo antes posible. El puerto y la ciudad aparecieron sobre el horizonte y el líder, que había identificado el objetivo, rompió el silencio radio. Entonces

Los pilotos de Mirage del 101º Sqn. de la F. A. israelí en julio de 1969. De pie (de izquierda a derecha): Peri, Golan, Marom, Sela, Levi, Sharon, Hertz, Shochat y Epstein. Sentados (de izquierda a derecha): Parnas, Shachar, Eitan, Ben-Eliyahu, Ben-Nun, Gordon y Baharav *(Colección Levi).*





Los pilotos de Mystère del 116º Sqn. de la F. A. israelí en julio de 1969. De pie (de izquierda a derecha): Shachar, Zamir, Shapira, Sa'ar, Salmo y Sela. Sentados (de izquierda a derecha): Erez, Ofer, Shadmi, Yahalom y Livni *(Colección Livni)*.

distinguí la batería con varios vehículos y un tubo de cañón en posición. Pulsé a fondo durante algunos segundos el interruptor y pude sentir con toda claridad la separación de las bombas del avión. Ni siquiera me incliné para observar los impactos, cuando sentí una sacudida en la parte posterior del avión. ¿Me habían alcanzado? La palanca de mando respondía con normalidad y los indicadores no revelaban nada. Crucé el Canal hacia el Oeste y durante el viraje de regreso mi punto dijo: 'tienes un incendio en el encastre del ala izquierda'. En aquel mismo instante, las luces de aviso de la presión hidráulica se encendieron. El control era normal, el motor respondía, el indicador de presión estaba a cero y mi punto seguía diciéndome que el fuego se estaba extendiendo. La luz de alarma de incendio se encendió. Con el corazón latiéndome más deprisa de lo normal, consideré por vez primera la opción de eyectarme. La altitud era la adecuada ¡pero el pantano que había allí abajo, no! Un avión en llamas significa una eyección inmediata, así era como nos habían enseñado. Pero el miedo a saltar sobre el pantano, y el hecho de que mi punto me informase de que el fuego se había extinguido hicieron que rechazase mis pensamientos sobre la eyección. Puse rumbo a la base aérea más próxima, El Arish, ascendí y examiné los instrumentos. Parecía que uno de los depósitos de fluido hidráulico había sido alcanzado y el líquido se había incendiado, pero no había otros sistemas dañados. Para asegurar la comunicación por radio, puse en marcha el generador de emergencia. Me sentía cómodo e informé al controlador. Cuando nos aproximábamos a El Arish, bajé el tren de aterrizaje, pero el indicador de la rueda derecha no indicaba que la unidad estuviese bloqueada, así que pedí a mi punto que se acercase para comprobarlo. Su observación fue positiva, de modo que decidí seguir hasta Hatzerim donde existían servicios de mantenimiento adecuados. Estaba preocupado por el indicador de la rueda derecha así que primero hice una maniobra de tocar y despegar de nuevo y aterricé en la segunda aproximación. Inmediatamente comprendí que no tenía frenos y era imposible no salirme de la pista. El avión se desplazó lentamente hacia la derecha. Desconecté el motor y el avión patinó saliéndose de la pista rodando despacio por el terreno hasta detenerse. Rápidamente abrí la cúpula, me solté los atalajes y abandoné la zona. Esperé pero no había

A pesar de su antigüedad el MiG-17 era un eficaz avión de ataque de corto alcance con una respetable capacidad de combate aire-aire a baja altura *(Colección Nicolle)*.





La primera unidad de la F. A. israelí que empleó el A-4H Skyhawk fue el 109º Sqn. que comenzó sus operaciones con este avión en 1968 ***(Colección Ben-Shachar).***

ningún vehículo de rescate ni de bomberos a la vista. Así que regresé al avión y examiné los daños –que parecían ser bastantes– hasta que finalmente llegó un vehículo de rescate".

La operación de la F. A. israelí continuó hasta el 28 de julio y una vez más consiguió reducir la escala de las hostilidades. Cuando la actividad egipcia se intensificó de nuevo la F. A. israelí lanzó (el 13 de agosto de 1969) otra campaña que duró seis días. El último día, un A-4 israelí fue derribado por el fuego antiaéreo y el piloto, el jefe de escuadrón Nissim Ashkenazi, fue hecho prisionero. Durante aquella fase de las operaciones, en julio-agosto de 1969, la F. A. israelí fue utilizada en muchos aspectos como "artillería aérea", equilibrando la diferencia entre las capacidades de la artillería de la Fuerza de Defensa de Israel y las de la artillería egipcia. Otra faceta del empleo del poder aéreo durante la guerra se puso en práctica el 9 de septiembre de 1969 y se prolongaría hasta el final del año. Incapaz de disuadir a Egipto de continuar la guerra de Agotamiento, Israel decidió iniciar una campaña de contradesgaste a fin de infligir a Egipto pérdidas tan graves que no pudiese seguir adelante con la guerra de Agotamiento y se aviniese a negociar un alto el fuego. La campaña se limitó a la zona inmediata al oeste del Canal de Suez y hacia el sur hasta la orilla occidental del Golfo de Suez. En la primera fase debía conseguirse una superioridad aérea total sobre la zona mediante la destrucción de los asentamientos de cañones antiaéreos, de baterías SAM y de estaciones de radar. Si Israel conseguía la superioridad aérea total, Egipto sería incapaz de hacer seguir a una operación de carácter estático como la guerra de Agotamiento por una ofensiva a través del Canal de Suez, al tiempo que las grandes pérdidas infligidas a las Fuerzas Armadas egipcias, tanto en material como en vidas humanas, podrían obligar a los líderes egipcios a poner fin a la guerra. En otras palabras, Israel iba a utilizar la estrategia de desgaste para obligar a Egipto a abandonar esa misma estrategia.

El 116º Sqn. era la única unidad de la F. A. israelí que dispuso de Mystère entre 1968 y 1971 ***(Colección Livni).***

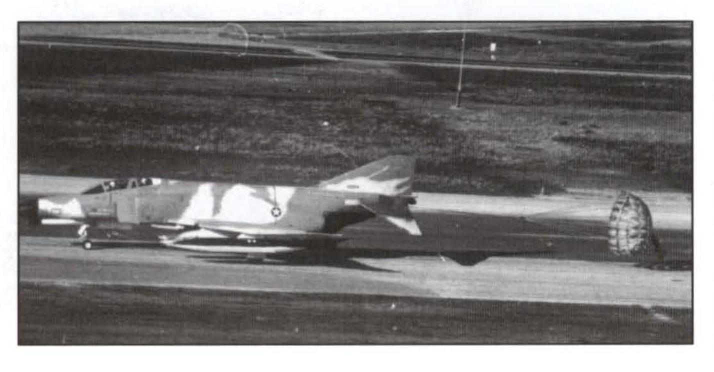




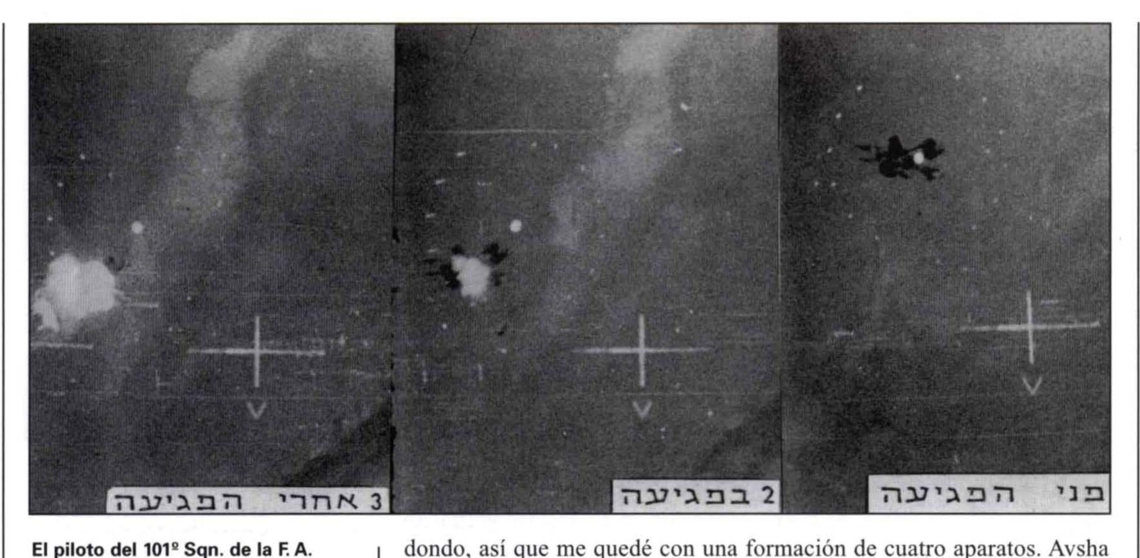
La americanización de la F. A. israelí también trajo como consecuencia el cambio de los motores de los Super Mystère franceses por el turborreactor norteamericano J58 *(Colección Shapira)*.

Mientras que los principales medios de desgaste de Egipto eran la artillería, los francotiradores y los comandos, la principal arma de desgaste de Israel era la F. A. israelí, aunque también recurría a las incursiones de comandos helitransportados. La campaña israelí dio comienzo el 9 de septiembre, cuando un grupo de combate acorazado de la Fuerza de Defensa de Israel (equipado con carros de combate y vehículos acorazados de combate soviéticos que habían sido capturados durante la guerra de los Seis Días) fue transportado por la Marina israelí desde el Sinaí a través del Golfo de Suez. Tras desembarcar cerca de El Hafair, la fuerza acorazada avanzó hacia el sur unos 48 km a lo largo de la carretera de la costa destruyendo cuanto se encontraba a su paso. Los egipcios tuvieron unos 150 muertos, entre ellos un general soviético, mientras que la F. A. israelí, que apoyaba intensamente a la Fuerza de Defensa, perdió un A-4. Su piloto, el segundo jefe de escuadrón Hagai, Ronen, fue declarado desaparecido en combate. El presidente Nasser sufrió un ataque cardiaco, el Jefe del Estado Mayor egipcio fue destituido y la F. A. egipcia intentó tomar represalias el 11 de septiembre con un ataque aéreo en masa contra las instalaciones de la Fuerza de Defensa de Israel en el Sinaí. Un solo MiG-17 egipcio fue derribado por los disparos antiaéreos de 20 y 40 mm, mientras que en el curso de los combates aéreos un Mirage israelí fue derribado, al igual que cinco MiG-21 y dos Su-7 egipcios. Aquel día, el piloto de Mirage de la F. A. israelí Yehuda Koren consiguió su cuarta victoria. Más adelante lo recordaba así:

"Se me ordenó despegar para interceptar a unos Su-7, pero el controlador me dio una altitud de 20.000 pies. Epstein (Giora) también había recibido orden de despegar y corrigió la orden del controlador. 'Tú vas a por los MiG a gran altura y yo voy a por los Sukhois a baja altura.' Avsha (Avshalom) Friedman era mi punto y entramos en combate contra seis MiG-21. En cierto momento una de las parejas viró en re-



Los primeros F-4E llegaron a Israel en septiembre de 1969 y empezaron a operar al mes siguiente. Las entregas siguieron a lo largo de la guerra de Agotamiento y después de ella, aunque fueron utilizados por la administración norteamericana como un instrumento diplomático para imponer su voluntad a Israel *(Colección Peleg)*.



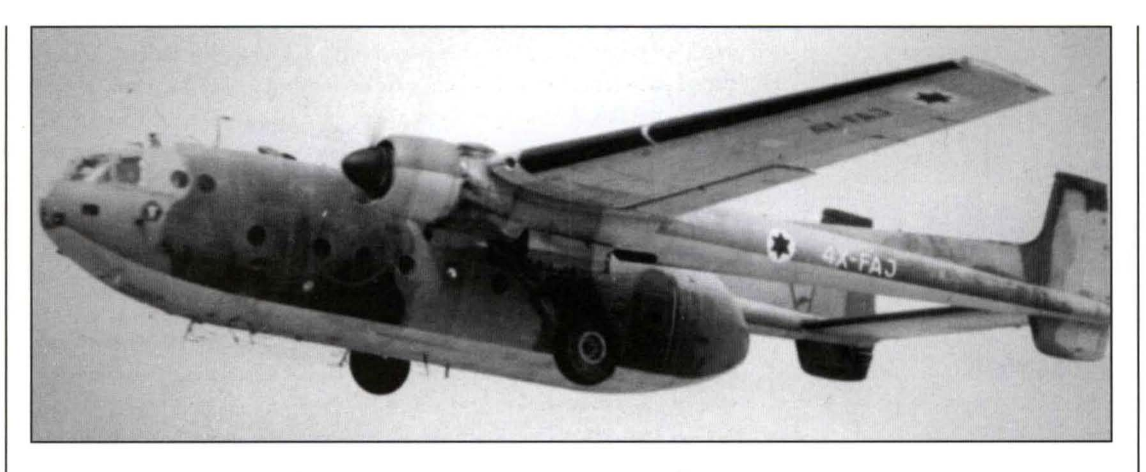
El piloto del 101º Sqn. de la F. A. israelí Menachem Sharon consiguió su primera victoria, un MiG-21 de la F. A. egipcia, el 11 de noviembre de 1969 *(Colección Sharon).*

dondo, así que me quedé con una formación de cuatro aparatos. Avsha atacó a aquella pareja y al poco tiempo había conseguido derribar a uno de ellos. Yo estaba efectuando un viraje a la izquierda y en el momento en que uno de ellos estalló en el aire, el resto empezó a huir. El avión al que yo perseguía niveló sus alas, así que le lancé un *Shafrir 2.* Entonces Avsha gritó por la radio '¡Vira ahora mismo!'. Así lo hice, virando abruptamente, y estaba seguro de que mi misil iba a fallar el tiro. El avión que tenía en la cola me adelantó así que viré en redondo y vi que otro avión explotaba. Era mi misil. El combate era bastante duro. Los MiG nos disparaban desde todos los ángulos; las probabilidades de que nos alcanzasen eran escasas pero nos disparaban de todas formas. En las misiones de entrenamiento, cuando ves un avión en un ángulo como ese lo ignoras, pero aquí, en una situación como aquella, si ignorabas a un avión, él seguía disparando y las trazadoras pasaban junto a ti. Incluso hubo una pareja que llegó a dispararme de frente.

La ofensiva de la F. A. israelí fue un éxito táctico. Los medios de defensa aérea egipcios fueron destruidos, se consiguió la superioridad aé-



La llegada de los primeros helicópteros Sikorsky S-65 a finales de 1969 mejoró la capacidad de transporte pesado de la flota de aeronaves de ala rotatoria de la F. A. israelí *(F. A. israelí).*



Durante el año 1969 los aviones de transporte Nord Noratlas de la F. A. israelí fueron utilizados como bombarderos nocturnos en al menos dos ocasiones *(F. A. israelí)*.

rea y muchos objetivos egipcios situados a lo largo del Canal de Suez fueron atacados a diario. El nuevo caza polivalente de altas prestaciones de la F. A. israelí, el F-4E Phantom, llevó a cabo su primera misión de ataque operativa el 22 de octubre atacando una batería de SA-2 emplazada en Abu Sueir, mientras que el 4 de noviembre, dos F-4 efectuaron una pasada a baja altura y gran velocidad sobre El Cairo rompiendo la barrera del sonido para recordar a los ciudadanos egipcios y a sus dirigentes que la F. A. israelí poseía una superioridad aérea total. De vez en cuando los cazas egipcios desafiaban la supremacía aérea israelí, y el 11 de noviembre el F-4 consiguió su primera victoria aire-aire en la F. A. israelí. Las acciones a lo largo de las fronteras siria y jordana continuaron al mismo tiempo que se intensificaba la actividad en el frente egipcio. El 17 de noviembre un F-4 israelí fue derribado por el fuego antiaéreo jordano, mientras que el 11 de diciembre los Mirage israelíes derribaron un MiG-21 y dos MiG-17 sirios.

A pesar del éxito táctico de la ofensiva de la F. A. israelí, el objetivo estratégico israelí de obligar a Egipto a un cese de hostilidades a lo largo del Canal de Suez no se consiguió. Aunque era cierto que Egipto estaba sufriendo mucho a causa de la nueva campaña de desgaste israelí, todavía no estaba dispuesto a ceder a la presión israelí. Los objetivos principales de la F. A. israelí eran los medios de defensa aérea, los asentamientos de artillería, puestos de mando, infraestructuras civiles y militares y las acciones de interdicción aérea del campo de batalla (BAI) contra el tráfico terrestre, principalmente por la noche. La actividad de la artillería egipcia se redujo, pero en su lugar, el ejército egipcio empleaba armas ligeras y morteros, de modo que el número de bajas de la Fuerza de Defensa de Israel a lo largo del frente del Canal de Suez no se redujo. Incluso la consecución de una superioridad aérea total no estaba del todo clara y las fuerzas egipcias de defensa aérea seguían combatiendo contra la F. A. israelí, por lo cual los ataques contra las baterías de SA-2 continuaron hasta bien entrado el mes de diciembre de 1969. El 24 de diciembre, un Mirage israelí sufrió graves daños al ser alcanzado por un SA-2 y sólo consiguió regresar a su base gracias a la gran destreza de su piloto.

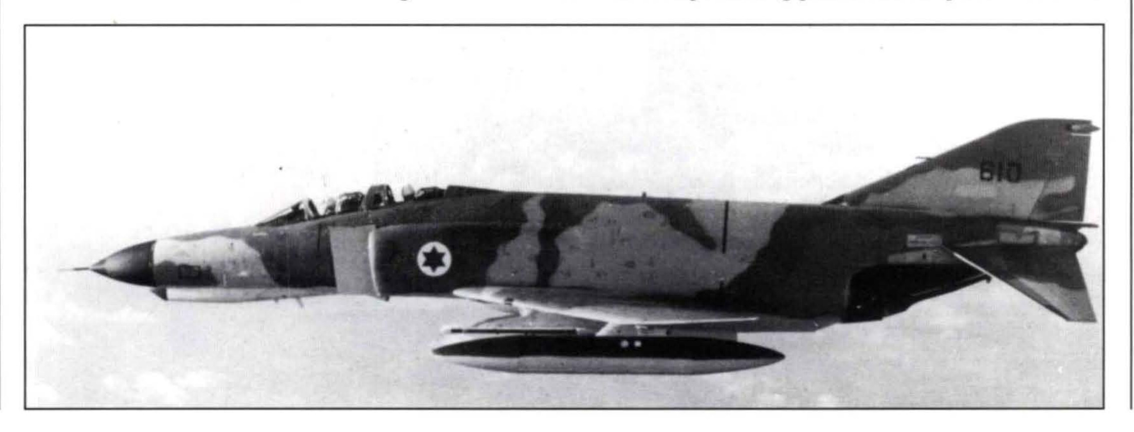
Sin embargo, a pesar de todo, la presión israelí estaba empezando a dar resultados. La noche del 26 de diciembre se consiguió un importante éxito cuando tres helicópteros Super Frelon desembarcaron tropas israelíes

cerca de una estación egipcia de radar P-12. Las tropas judías capturaron el asentamiento, y dos helicópteros Sikorsky S-65 aterrizaron para transportar los dos contenedores componentes del sistema a través del Golfo de Suez hasta el Sinaí. La impresión general era que con un poco más de presión militar Egipto llegaría a la conclusión de que ya no le era posible continuar la guerra de Agotamiento. La idea era llevar a cabo una escalada del conflicto atacando objetivos de alto valor militar situados muy en el interior del territorio egipcio. Hasta el final de 1969 Israel utilizó sus fuerzas helitransportadas para atacar objetivos puntuales situados en el interior de Egipto, pero su táctica de operaciones especiales no era la más adecuada para llevar a cabo unas operaciones sostenidas y una presión continua. La F. A. israelí llegó incluso a utilizar sus aviones de transporte Noratlas para bombardear puentes situados dentro de Egipto, pero aunque la primera de estas misiones, que tuvo lugar el 29 de abril de 1969, había tenido un éxito relativo, la última misión realizada el 24 de octubre casi termina en desastre cuando dos de los aviones de transporte fueron dañados por el fuego antiaéreo. Al final de 1969 la F. A. israelí dispuso por fin del arma con la que podía mantener una campaña continuada atacando objetivos de alto valor situados en el interior de Egipto: el cazabombardero F-4.

La intervención soviética

La primera misión de ataque en profundidad de la F. A. israelí fue lanzada el 7 de enero de 1970 cuando se atacaron tres objetivos: uno de los cuarteles generales de los comandos en Inchas, las instalaciones logísticas y de instrucción de misiles SAM de Dahashur y el acuartelamiento de Tel El-Kabir. Durante el mes de enero también fueron atacados otros objetivos entre los que estuvieron un complejo logístico, una fábrica de municiones, un cuartel general de división, unos talleres de mantenimiento, el cuartel general de una gran unidad acorazada y varios acuartelamientos y campamentos de instrucción. Mientras tanto, los demás componentes de la F. A. israelí no permanecieron inactivos. La campaña ofensiva a lo largo del Canal de Suez continuó. Un MiG-21 fue derribado por un piloto de Mirage el 4 de enero, y fuerzas helitransportadas atacaron la isla de Shadowan en el Golfo de Suez el 22 de enero manteniéndola ocupada durante 24 horas. La F. A. israelí apoyó a las tropas que ocupaban las isla Shadowan e incluso los A-4 llegaron a hundir dos lanchas torpederas egipcias. Pera la operación resultó

Las misiones de penetración en profundad exigían un esfuerzo máximo a los nuevos cazabombarderos F-4E de la F. A. israelí *(Colección Ben-Shachar)*.



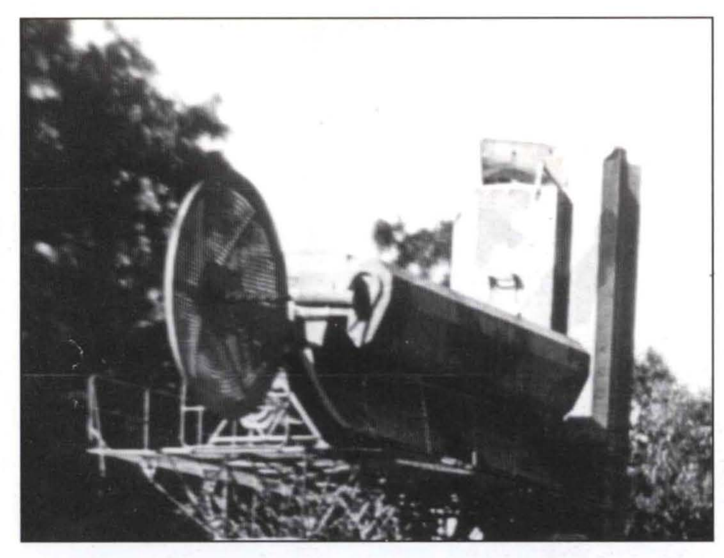


El piloto israelí Oded Marom consiguió la primera victoria de la F. A. israelí en 1970 a los mandos del Mirage 59. Aquí lo vemos luciendo diez marcas de victorias el 16 de julio, aunque en aquella fecha su cuenta de victorias ascendía en realidad a once *(GPO)*.

ser un caballo de Troya, cuando un camión cargado con minas que había sido capturado en Shadowan explotó cuando era descargado de una lancha de desembarco en el puerto de Eilat. Más de cuarenta personas resultaron muertas y más de sesenta heridas.

La guerra de Agotamiento había llegado a una encrucijada y la presión israelí forzó a Egipto a reevaluar la situación, pero el resultado no fue la decisión que Israel había esperado. Egipto no estaba aún dispuesto a abandonar su iniciativa y a poner fin a las hostilidades. En lugar de ello, el presidente Nasser realizó una visita de dos días a Moscú el 24-25 de enero de 1970 que produjo enorme efecto sobre el conflicto. Egipto había encontrado la respuesta definitiva a los ataques de penetración profunda de la F. A. israelí: la intervención soviética directa en la guerra.

Por aquel entonces ya estaban presentes unos 1.500 asesores soviéticos en las unidades de las fuerzas armadas egipcias de tipo regimiento y superiores, y también varios de ellos habían perdido la vida durante la guerra, pero a principios de 1970 comenzó a desplegar en Egipto una división de defensa aérea soviética completa, incluyendo su correspondiente brigada de interceptación aérea equipada con MiG-21. Equipada con artillería antiaérea, estaciones de radar, medios de mando y control y las versiones más modernas de los sistemas de misiles superficie-aire SA-2 y SA-3 (este último nunca había operado antes en Oriente Medio), la División soviética de Defensa Aérea asumió la responsabilidad de la defensa de Alejandría, El Cairo y la presa de Assuán dejando así libre a la Fuerza de Defensa Aérea egipcia para enfrentarse a la F. A. israelí en la batalla que todavía se estaba librando al oeste del Canal de Suez por la superioridad aérea.



Un sistema de misiles superficie-aire SA-2 egipcio que había sido capturado durante la guerra de los Seis Días. En 1970 seguía siendo un arma útil y letal *(Colección Niv).*

Mientras la División soviética de Defensa Aérea llevaba a cabo su despliegue, la F. A. israelí llevó a cabo ataques de penetración en profundidad a lo largo de los meses de febrero y marzo. Al principio parecía como si la nueva táctica ofensiva de la F. A. israelí estuviese dando resultados positivos. De hecho, las actividades rutinarias y de adiestramiento de las fuerzas armadas egipcias se habían detenido casi por completo, pero Israel no estaba todavía al tanto de la inminente confrontación con los soviéticos. El 12 de febrero se produjo un importante contratiempo en la campaña de la F. A. israelí cuando fue bombardeada por error una planta civil de fabricación de acero en Abu Za'abal en lugar de un complejo de almacenamiento de SAM en Dahshur. Unos 70 trabajadores egipcios perdieron la vida y otros 100 fueron heridos y, aunque Israel advirtió a Egipto sobre la presencia de una bomba con espoleta de acción retardada, aquello fue un importante golpe de propaganda para Egipto, además de un trágico incidente. No menos trágico fue otro error en una misión de ataque de penetración en profundidad realizada el 8 de abril de 1970, cuando fue bombardeado un colegio en lugar del objetivo militar previsto en El Tsalchiya, en el cual murieron 47 personas entre escolares y personal docente y 30 más resultaron heridas. Para entonces la campaña de ataques de penetración profunda de la F. A. israelí estaba perdiendo intensidad, no a causa de estos trágicos errores, sino debido a la presencia soviética.

A finales de febrero, el despliegue de la División soviética de Defensa Aérea en Egipto fue advertido por Israel. El jefe de la F. A. israelí, general de división Mordechai Hod, aconsejó al Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Defensa de Israel que ordenase atacar una sola batería soviética de misiles superficie-aire como señal de advertencia, pero su propuesta no fue aceptada. En lugar de ello, durante el mes de marzo la F. A. israelí comenzó a evitar las zonas de responsabilidad soviética para rehuir una confrontación directa. A partir del 1 de marzo sus esfuerzos se concentraron principalmente en mantener la superioridad aérea israelí sobre la orilla oeste del Canal de Suez, y se prestó especial atención a las numerosas trincheras con forma de T que estaban construyendo los egipcios. Aunque la F. A. israelí lo desconocía, estas trincheras eran los primeros indicios del despliegue hacia el frente de la División de Defensa Aérea soviética, puesto que aquellas trincheras se estaban construyendo para el nuevo sistema SA-3.

Aunque fue utilizado fundamentalmente por el 113º Sqn. de la F. A. israelí en la Unidad de Adiestramiento Operativo, el Ouragan también llevó a cabo misiones operativas durante la guerra de Agotamiento, principalmente en el frente jordano ya que la red integrada de defensa aérea egipcia era demasiado peligrosa para el veterano caza francés *(Colección Peleg).*

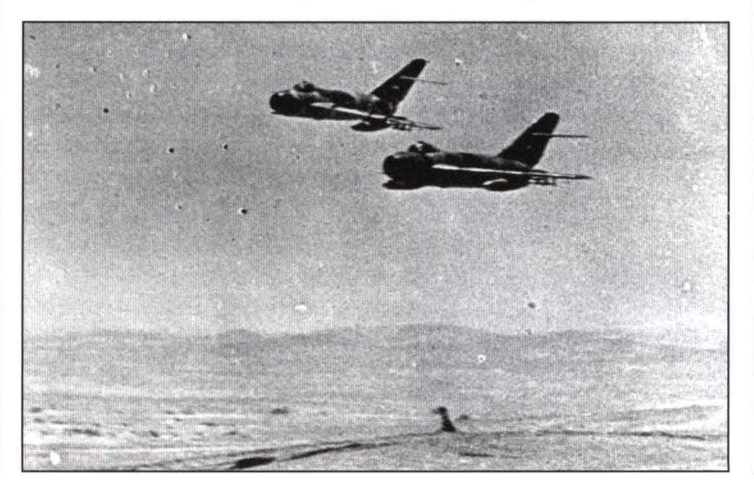




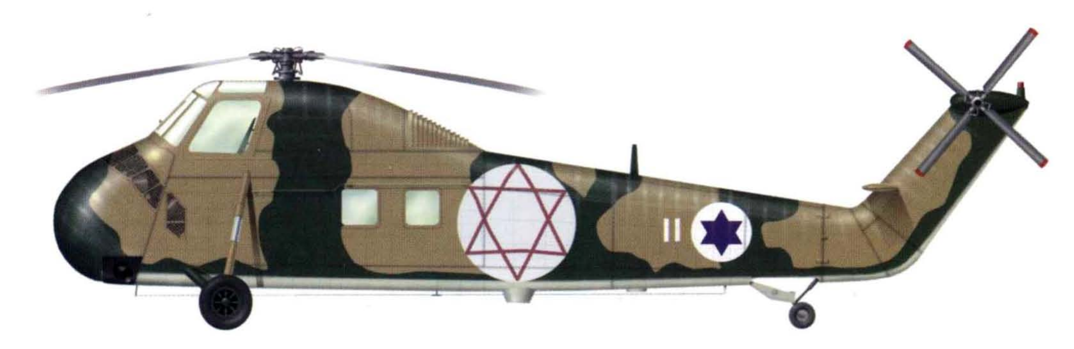
Los ataques de penetración profunda de la F. A. israelí se interrumpieron el 13 de abril, y cinco días después cazas tripulados por pilotos soviéticos estuvieron a punto de interceptar dos F-4 israelíes que realizaban una misión de reconocimiento (es interesante observar que Israel no recibió su primer avión de reconocimiento RF-4E hasta 1971). El hecho de que las unidades implicadas en la lucha eran soviéticas fue confirmado con facilidad interceptando las comunicaciones por radio y teléfono, ya que los pilotos soviéticos y sus elementos de mando y control hablaban en ruso.

La presencia de una División de Defensa Aérea soviética también dio más confianza a los egipcios. Egipto aumentó el nivel de sus actividades tanto con acciones ofensivas contra objetivos de la Fuerza de Defensa de Israel en el Sinaí, como realizando intentos de interceptar los aviones israelíes atacantes. El 25 de abril fueron derribados dos Il-28 que habían penetrado en la península del Sinaí al amparo de la oscuridad de la noche, cuando regresaban a su base después de haber com-

El éxito de los ataques de los F-4 de la F. A. israelí quedó reducido por la intervención soviética y por dos trágicos errores de bombardeo que costaron la vida a muchos civiles egipcios *(F. A. israelí).*

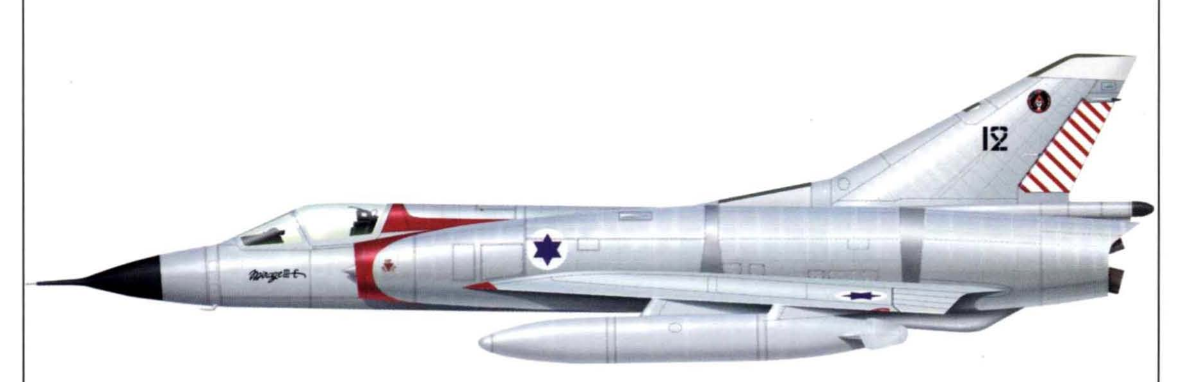


La presencia soviética impulsó a la F. A. egipcia a incrementar sus acciones ofensivas. Los MiG-17 y Su-7 egipcios en vuelo bajo suponían un importante desafío para los interceptores de la F. A. israelí *(Colección Nicolle).*



Sikorsky S-58 n/s 11

Éste fue uno de los tres primeros helicópteros que llegaron a Israel en 1958. En 1959 llegó el cuarto y en 1960 tres más, mientras que 22 H-34G-III y 2 SH-34G llegaron procedentes de Alemania Occidental en 1962-1963. Los que componían el lote inicial adquirido en los EE.UU. eran de modelo civil porque la Administración norteamericana todavía no estaba dispuesta a vender armas a Israel. El lote más numeroso procedente de Alemania Occidental estaba formado totalmente por aparatos en versión militar, aunque todos estos helicópteros eran conocidos en las Fuerzas Armadas israelíes simplemente como Sikorsky 58.



Dassault Mirage IIICJ n/s 12

El Tcol. David Ivry, un piloto del 101° Sqn Harzch, realizó su primera misión de la Guerra de los Seis Días a bordo de este Mirage IIICJ el 5 de junio de 1967 cuando su punto, Tte. Ilan Gonen, derribó un Il-14 de la F. A. egipcia sobre el Sinaí. El timón de dirección pintado a rayas rojas y blancas volvió a ser adoptado por los aparatos del 101° Sqn. poco después de que entrase en servicio el Mirage IIICJ, renovando así la tradición introducida en 1948 cuando se pintaron de esa manera los timones de dirección de los cazas Avia S-199. La tradición se había abandonado cuando el escuadrón fue reequipado con el Mystère en 1956.



Dassault Super Mystère mejorado Sa'ar (Tormenta) B.2 n/s 33

Entre 1969 y 1972 la F. A. israelí transformó los cazas Dassault Super Mystère B.2 a la versión Sa'ar (Tormenta), optimizando esta plataforma para realizar misiones aire-tierra. El punto fundamental de la transformación fue la sustitución del turborreactor de postcombustión francés Atar 101G por el más económico motor Pratt and Whitney J52 como el utilizado por el A-4H Skyhawk, que entonces era el principal avión de ataque de la F. A. israelí. Además el empenaje de cola fue rediseñado para compensar el desplazamiento del centro de gravedad y para eliminar la tobera convergente/divergente del motor de postcombustión francés. Los sistemas de armas franceses fueron sustituidos por sistemas israelíes y norteamericanos y se le instaló un soporte adicional debajo del encastre de cada ala. El nuevo soporte adicional tenía las conexiones adecuadas para instalar el misil aire-aire *Rafael Shafrir 2* para autodefensa.



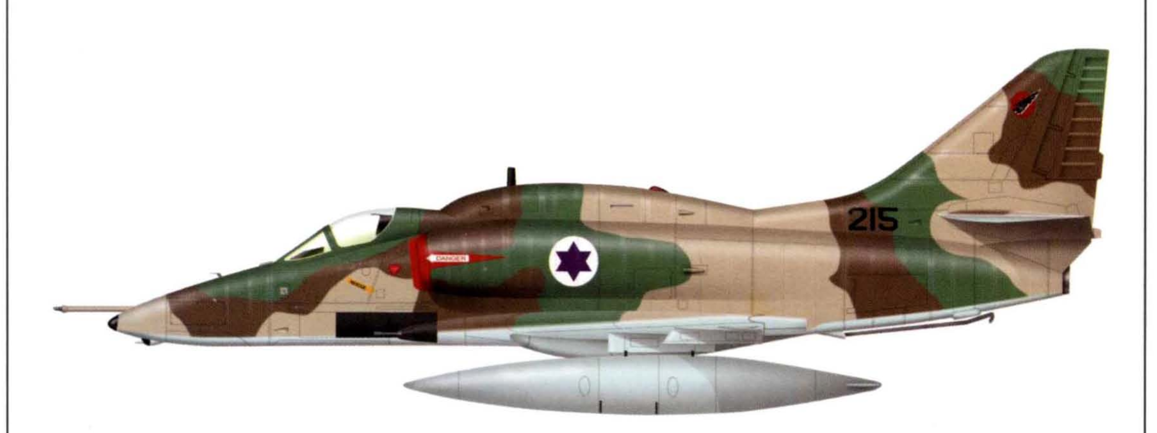
IAI Kfir n/s 727

El IAI Kfir entró en servicio en la F. A. israelí a mediados de 1975. Muy pronto la versión inicial de este caza fue conocida como Kfir Balata (Ladrillo) por su falta de agilidad y escasa maniobrabilidad, cuando se les comparaba con los anteriores cazas de ala en delta de la F. A. israelí, el Mirage y el Nesher. Dos años después, el Kfir C2 mejorado equipado con ala Canard entró en servicio en la F. A. israelí y los Kfir de la primera versión fueron pasando de escuadrón a escuadrón hasta la llegada de los aparatos de la versión mejorada. En dos contratos independientes Israel alquiló un total de 25 Kfirs a la Marina de los EE.UU. y al Cuerpo de Marines de los EE.UU. para ser utilizados como aviones de ataque y entrenamiento bajo la designación norteamericana de F-21A Kfir. El escuadrón VFMT-401 del Cuerpo de Marines de los EE.UU. utilizó el Kfir 727 como "07" entre 1987 y 1989.



McDonnell Douglas F-4E Kurnass (Mazo) n/s 127

El McDonnell Douglas F-4E Phantom, conocido por la F. A. israelí como Kurnass (Mazo), ha dado un nuevo significado al término "avión de combate polivalente" desde que entró en servicio en la F. A. israelí en 1969. Al principio se formaron dos nuevos escuadrones para operar el primer lote, y a finales de la década de los setenta el Escuadrón Bat se convirtió en la tercera unidad equipada con el Kurnass. El F-4E 127 era originalmente el 69-7226 de la USAF, y era uno de los que componían el primer lote de Phantom adquiridos por Israel, y en la actualidad se exhibe en el Museo de la F. A. israelí, en la base aérea de Hatzerim.



McDonnell Douglas A-4E Ahit (Buitre) n/s 215

Para acelerar las entregas de los A-4 Skyhawk fabricados por McDonnell Douglas, Israel adquirió A-4E que habían pertenecido a la Marina de los EE.UU. además de los nuevos aparatos del modelo A-4H. Por lo tanto, entre 1967 y 1971 la F. A. israelí convirtió un escuadrón del Mystère al A-4H, formó dos nuevos escuadrones de A-4H, convirtió un escuadrón de Sud Aviation Vautour al A-4E y otro escuadrón de Mystère al A-4E. Cuando comenzaron las entregas de los A-4N en 1972, se esperaba que su fuerza experimentase otro aumento, pero en octubre de 1973 la Guerra del Yom Kippur lo impidió. Tanto los modelos A-4E como A-4H fueron transformados al estándar A-4N mediante la instalación del sistema de navegación y ataque mejorado en la "joroba" situada detrás de la cabina. En el A-4E 215 también se instaló el paquete de aviónica mejorado, pero se le instaló la tobera más alargada que fue otra de las modificaciones introducidas en los Skyhawks de la F. A. israelí en un programa de choque durante la guerra del Yom Kippur. Esta modificación fue una enseñanza derivada de la experiencia con los Sa'ar, en los que se había aprendido que la tobera extendida conseguía que los misiles guiados por infrarrojos, de los cuales la mayor amenaza eran los misiles superficie-aire portátiles SA-7, explotasen más hacia popa que en el caso del A-4. Cuando la cabeza de guerra del misil explotaba algunos centímetros más lejos, el daño causado a las superficies de control por los fragmentos producidos en la explosión se reducía de forma importante.



McDonnell Douglas F-15Z Baz (Buitre) n/s 654

Los tres primeros McDonnell Douglas F-15A Baz (Buitre) que llegaron a Israel en diciembre de 1976 eran en realidad células de Investigación y Desarrollo reequipadas. Un cuarto ejemplar procedente de I+D les siguió poco después mientras que un año más tarde comenzaron las entregas de diecinueve monoplazas F-15A y de dos biplazas F-15B. El F-15A 654 era probablemente el 76-1505 de la USAF, el primero de los diecinueve aparatos fabricados en serie para Israel, y no llegó a ser un famoso cazador de MiG.



General Dynamics F-16A Netz (Halcón) n/s 254

Este avión era considerado por muchos como el auténtico sucesor del legendario Dassault Mirage francés en la F. A. israelí. Los cuatro primeros cazas F-16A/B Netz (Halcón) llegaron a Israel en julio de 1980, y cuando estalló la guerra del Líbano en 1982, la Fuerza Aérea israelí tenía tres escuadrones operativos equipados con F-16A/B. El primer escuadrón de F-16A/B fue el Primer Escuadrón de Reactores y durante algún tiempo el número de serie que figuraba en la parte superior del estabilizador vertical de cada uno de los aviones del escuadrón fue sustituido por el nombre individual del avión, aunque el número de serie se mantuvo en el lateral de la toma de aire. El Netz 254, que lleva dos marcas de victorias, fue bautizado con el nombre de *Noga* (Venus).



Augusta Bell 205 n/s 948

Al igual que en Vietnam, donde los helicópteros UH-1 del ejército norteamericano se convirtieron en uno de los iconos de la guerra, el Augusta Bell AB 205A y el Bell 205A fueron las figuras características de la guerra de la Fuerza de Defensa de Israel contra la OLP a lo largo de los intensos combates que tuvieron lugar en el Valle del Jordán. Los primeros AB 205A (con el rotor de cola a la izquierda) llegaron a Israel en diciembre de 1967 para sustituir a los viejos helicópteros de uso general Sikorsky S-58, y estos fueron seguidos por ejemplares de Bell 205A (con el rotor de cola a la derecha) como este n/s 948.



Bell AH-1S Zefa (Víbora) n/s 118

Una de las muchas lecciones aprendidas en la Guerra del Yom Kippur trajo como consecuencia que la F. A. israelí adquiriese helicópteros de ataque para reforzar las operaciones de apoyo aéreo próximo y de interdicción aérea del campo de batalla realizadas por sus aviones de ala fija. En 1975 llegaron a Israel seis helicópteros de ataque Bell AH-1G Zefa (Víbora) entre los cuales estaba el n/s 118 para ser probados en una unidad de evaluación. El AH-1G carecía de un visor para el misil contra carro TOW y en 1977 los seis helicópteros fueron enviados de nuevo a los EE.UU. para ser modificados a la versión mejorada AH-1Q capaz de montar el sistema TOW. En 1977 la unidad de evaluación se convirtió en escuadrón y en 1978 los helicópteros de ataque AH-1Q llegaron a Israel.



Una formación mixta formada por Vautour del 110º Sqn. de la F. A. israelí con camuflajes anteriores y posteriores a la guerra de los Seis Días *(F. A. israelí).*



El Mirage era originalmente un interceptor, y aquí lo vemos armado con un misil aire-aire Matra R.530 y dos depósitos auxiliares de combustible supersónicos, pero fue utilizado por la F. A. israelí como un auténtico avión de combate polivalente *(GPO)*.



Este Mirage 11 de la F. A. israelí resultó dañado en un accidente al despegar en octubre de 1969. Su piloto era Israel Baharav *(Colección Nir)*.



La primera victoria de Israel Baharav el 24 de octubre de 1973 *(Colección Baharav).*





La segunda victoria de Israel Baharav el 24 de octubre de1973 *(Colección Baharav).*



Los helicópteros Super Frelon de la F. A. israelí desempeñaron un papel clave en la invasión de la isla de Shadowan en enero de 1970 *(portavoz de la F. A. israelí).*



El personal de mantenimiento israelí revisa el F-16A 107, uno de los cuatro aviones de este modelo que llegaron a Israel el 2 de julio de 1980. Dos años después este avión iba a hacer historia. Fue uno de los ocho F-16 de la F. A. israelí que destruyeron el reactor nuclear iraquí en 1981 y derribó 6,5 aviones sirios *(portavoz de la F. A. israelí).*



La tobera alargada se instaló en la flota de A-4 Skyhawk como una modificación de emergencia durante la guerra del Yom Kippur, cuando se descubrió que los Super Mystère mejorados, propulsados por el motor J52, sufrían menos daños que los A-4 al ser alcanzados por los misiles buscadores de calor, especialmente con los misiles portátiles SA-7 Strela *(F. A. israelí).*



Un helicóptero ligero de uso general Augusta Bell AB 206A cerca de Kfar Kok, dentro del Líbano, después de la Gguerra de 1982. La V de color amarillo se pintó en todos los helicópteros de la F. A. israelí después de que se produjesen algunos incidentes de fuego fratricida durante la guerra *(Shlomo Aloni).*



El máximo anotador de todos los tiempos de la F. A. israelí es el Mirage 59 al que se le atribuyeron 13 victorias entre 1966 y 1973. Podría haber conseguido más victorias si no hubiese sufrido un desafortunado accidente al despegar el 7 de octubre de 1973 que impidió su participación en la guerra. Tras ser reconstruido por la empresa IAI, el Mirage 59 continuó prestando servicio en la F. A. israelí hasta 1982 *(F. A. israelí).*



Incluidos, junto con los F-15, dentro del paquete de armamento norteamericano prometido a Israel como parte de los esfuerzos diplomáticos que siguieron a la guerra del Yom Kippur estaban cuatro aviones de Mando y Control Grumman E-3C Hawkeye de Alerta Aérea Temprana *(F. A. israelí).*



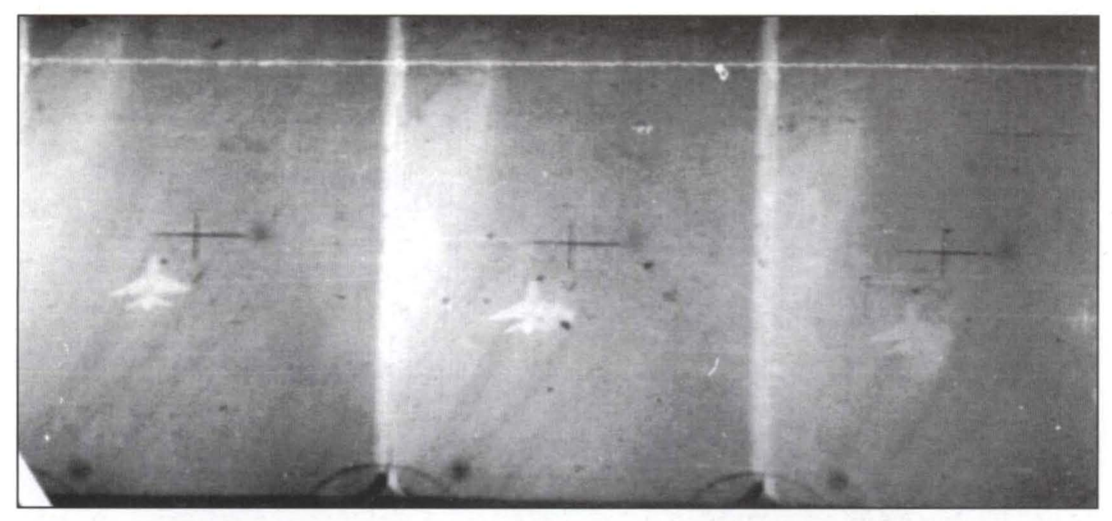
Incluso en una fuerza de alta tecnología como en la que se había convertido la F. A. israelí en la década de los años ochenta seguía habiendo sitio para los pequeños aviones de observación tripulados, aunque muchos de sus cometidos fueron asumidos gradualmente por los Vehículos Aéreos No Tripulados (UAV). El Dornier Do 28 era el avión ligero de observación estándar de la F. A. israelí durante las décadas de 1970 y 1980 *(F. A. israelí).*



Cuatro F-15 de la F. A. israelí alineados antes de efectuar una salida de entrenamiento. El F-15 ha dominado los cielos de Oriente Medio desde finales de la década de 1970 y muchos de los que fueron entregados a Israel entre 1976 y 1982 son auténticos cazadores de MiG, entre ellos el F-15B 408 y los F-15A 658 y 695 a los que vemos en esta fotografía *(F. A. israelí)*.



Según un reciente estudio del Departamento Histórico de la F. A. israelí, el F-16A 258 es el segundo F-16 que más victorias ha conseguido con cinco derribos. Durante un breve tiempo en lugar del número de serie llevó el nombre individual de Romach (Lanza) pintado en su estabilizador vertical *(Lockheed Martin)*.



El piloto de Mirage del 101º Sqn. de la F. A. israelí, Israel Baharav, alcanzó la categoría de as con una doble victoria conseguida el 27 de marzo de 1970 *(Colección Baharav)*.

El jefe del 119º Sqn. de la F. A. israelí Amos Amir derribó un Il-28 egipcio la noche del 25 de abril de 1970 a bordo del Mirage 58, uno de los grandes cazadores de MiG de la F. A. israelí, al que aquí vemos luciendo ocho marcas de victorias en mayo de 1973 *(GPO)*.

pletado sus misiones de bombardeo. Uno de ellos fue derribado por la tripulación de un F-4 y el otro por el piloto de un Mirage, Amos Amir, que iba a los mandos de su avión vistiendo una camiseta, pantalones cortos y sandalias, porque estaba seguro de que los F-4, con su superior capacidad de interceptación todo tiempo, se encargarían del trabajo y que a él no le iban a ordenar despegar.

El 28 de abril dos Su-7 egipcios fueron derribados por Mirage israelíes durante una misión de ataque, pero durante el mes de mayo la F. A. israelí estaba empezando a sucumbir ante la irresistible determinación de adelantar hacia el frente la red de defensa aérea y arrebatarle su superioridad aérea sobre la orilla oeste del Canal de Suez. Aunque los cazas israelíes seguían dominando la situación en los combates aire-aire, la auténtica guerra era la que estaba entonces librándose entre los aviones de ataque israelíes y la Fuerza de Defensa Aérea egipcia apoyada en la retaguardia por la División de Defensa Aérea soviética. Entre el 14 de mayo y el 27 de julio los cazas israelíes reclamaron el derribo de un helicóptero Mi-4 egipcio, cinco MiG-17 y doce MiG-21 egipcios sin sufrir por su parte ninguna baja en los combates aéreos. Mientras tanto, en la frontera siria el resultado no estaba tan claro ya que habían sido derribados cinco MiG-17 (entre los cuales estaban dos derribados





El oficial de operaciones del 119º Sqn. de la F. A. israelí, Yitzhak Nir, consiguió su segunda victoria el 28 de abril de 1970 *(Colección Nir).*

por un A-4) y cuatro MiG-21 sirios, a cambio de un F-4 y un Mirage israelíes derribados entre el 2 de abril y el 26 de junio.

Israel Baharav, uno de los más destacados ases israelíes, recordaba así un combate aéreo contra un MiG-21 que tuvo lugar el 10 de julio de 1970:

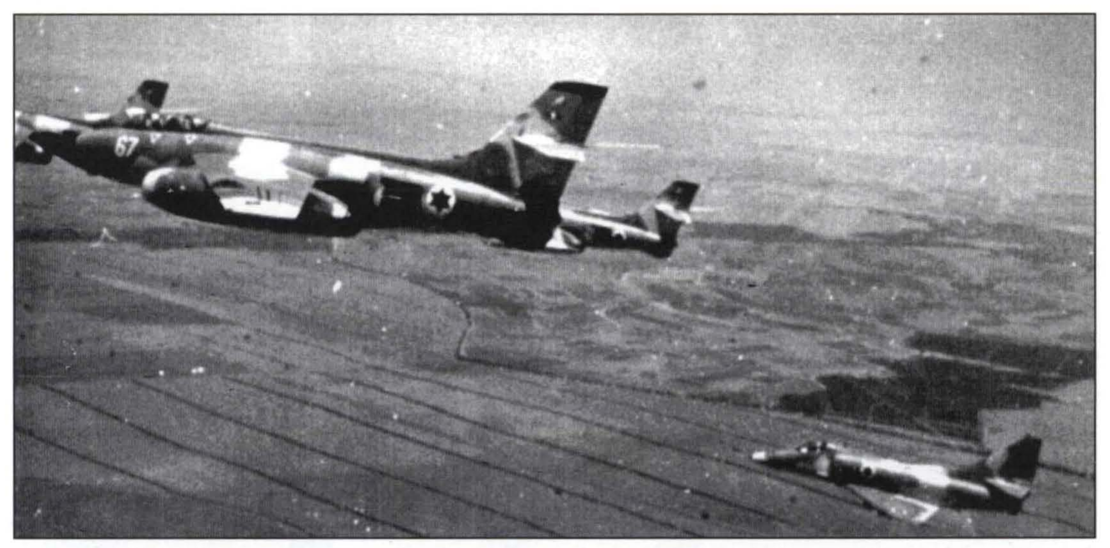
"Yo era jefe de escuadrilla pero organizamos un equipo y a mí me correspondió volar como número 4. Aquel equipo lo habíamos reunido para derribar MiG. Spector (Ifatch) era el líder; el segundo jefe, Menachem Sharon, era el número 3; (Moshe) Hertz era el número 2 y yo era el número 4. Nos reunimos con los Sa'ars (Dassault Super Mystère B.2 mejorados) y les acompañamos durante sus pasadas de bombardeo. Cada uno de nosotros se mantuvo cerca de un Sa'ar porque los egipcios ya conocían todas nuestras tretas. Sólo intentaban interceptar a nuestros aviones de ataque y por lo tanto nuestro propósito era sorprenderles de forma que la próxima vez tuviesen más cuidado.

Cuando llegaron los MiG mandamos a los Sa'ars de regreso a la base. Volamos hacia el Oeste y redujimos rápidamente la distancia, pero resultó que lo que estábamos persiguiendo eran sus depósitos auxiliares de combustible. Se dieron cuenta de nuestro truco y desistieron del combate, pero también tenían preparada una emboscada para nosotros, una formación de cuatro aviones volando a baja altura. Eran tan buenos como nosotros, controlaban la situación al cien por cien.

Todos vimos una pareja de MiG-21 que ascendían hacia el número 1 y el número 2. Sabía que aquello no iba a acabar allí. Estaba seguro de que había otra pareja, o tal vez más, que venían por detrás. Spector y Hertz empezaron a combatir contra la primera pareja. Menachem Sharon les observaba y yo seguía buscando a los otros MiG. De pronto vi otra pareja que se nos echaba encima. Informé por radio: 'Número 3, hay otra pareja que se nos acerca por detrás, voy a virar para situarme a su cola'. Sharon dijo: 'Negativo, quédate

Al Super Mystère mejorado se le instalaron dos soportes adicionales bajo las alas y entró en servicio operativo durante el año 1970 *(Colección Ron).*





Tanto el A-4 como el Vautour actuaron intensamente en el frente egipcio *(Colección Peleg)*.

conmigo, el objetivo está al frente'. Spector le había oído y sabía que yo tenía una reputación de ser un piloto indisciplinado. '¡Número 4, quédate con el número 3!' No tenía elección. Vi y comprendí que yo era el único que los había visto, así que contesté: '¡Número 3, te he dejado virando a la derecha y hacia arriba, asciende y únete a mí!'. Había tomado el mando, y añadí: 'No te estoy diciendo lo que voy a hacer, sino que ya lo he hecho'. Tenía tanta confianza y mis instrucciones por radio eran tan claras que él se limitó a seguirme. A continuación no enzarzamos en un combate aéreo, Spector y Hertz con su pareja y Sharon y yo con la nuestra".

"Yo había frustrado su ataque pero eran tan rápidos que ascendieron bruscamente y no fui capaz de alcanzarles. Entonces intentaron lanzarse en picado y quitársenos de encima. Intenté seguirles pero no conseguí alcanzarles. Luego volvieron a ascender bruscamente y se lanzaron en picado. Lo hicieron tres veces. Simplemente no podía alcanzarles, ni al ascender ni en el picado. La tercera vez se lanzaron en un picado muy pronunciado, de 60º o así, y en un picado supersónico de locura lancé un misil contra su número 1. Volaban muy próximos entre sí. Cuando el misil estalló, su numero 1 viró ejecutando una inversión, de 60º, a 10.000 pies y a una velocidad de 1,4 Mach. Su punto viró detrás de él y empecé también a virar pero me di cuenta de que no iba a poder recuperarme. Todo esto sucedía sobre el Lago Mazala. Decidí que aquello era demasiado peligroso y viré de nuevo. Pude ver que su número 2 también desistía de la maniobra virando pero ya no podía ver al número 1. Me recuperé con mi indicador de G al máximo, 10G, y a 2.000 pies mi generador y mi alternador dejaron de funcionar y tuve que reactivar los sistemas. Entonces vi al MiG número 2 recuperándose por debajo de mí, mientras su líder se estrellaba.'

" Entonces comencé una larga persecución tras el MiG número 2 con Sharon volando siempre detrás de mí. Había nubes bajas sobre el Delta del Nilo y el MiG volaba hacia su base en Mansura. No quería que desapareciese entre las nubes, pero mi visor de puntería me indicaba que no estaba lo bastante cerca y él comenzaba a dirigirse hacia ellas. Estaban muy bajas, quizás a sólo 200 o 300 pies sobre el suelo. Le per-



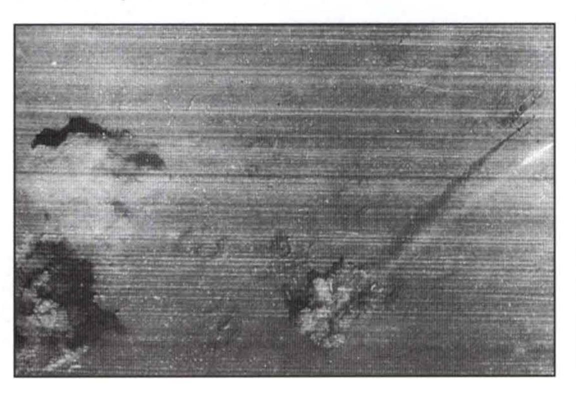
En 1969 se creó un tercer escuadrón de A-4 en la F. A. israelí *(F. A. israelí).*

dí de vista, así que disparé a la nube y descendí por debajo de ella con Menachem Sharon, y allí estaba el MiG, ardiendo, con el piloto eyectándose cerca de su base de Mansura. Había disparado a la nube ¡una victoria extraordinaria!".

A pesar de todos los éxitos en combates aire-aire, nada podía compensar el hecho de que la F. A. israelí estaba perdiendo la superioridad aérea sobre la orilla oeste del Canal de Suez. Dos F-4 israelíes fueron derribados por misiles SA-2 a últimas horas de la tarde del 30 de junio de 1970 siendo hechos prisioneros tres de sus tripulantes, mientras que el cuarto, el navegante Yair David, fue rescatado al amparo de la oscuridad de la noche por un helicóptero S-65 en una arriesgada misión de rescate. La F. A. israelí siguió atacando la red de defensa aérea, pero al mediodía del 5 de julio, un tercer F-4 fue derribado por un SA-2 siendo sus dos tripulantes hechos prisioneros. El jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Defensa de Israel, general de división Chaim Bar-Lev, anunció al día siguiente que los soviéticos habían planeado, organizado y estaban operando una red de defensa aérea en la zona central de la orilla occidental del Canal de Suez, formada por entre diez y quince baterías de SA-2 y al menos dos baterías de SA-3. La red de defensas antiaéreas estaba situada entre 24 y 52 km al oeste del Canal con solapamiento de fuegos, defendida por cañones de artillería antiaérea y lanzadores de salvas. La F. A. israelí afirmó haber destruido cinco de las baterías y dañado otras dos pero, evidentemente, eso no era suficiente.

La intervención directa soviética sirvió para presionar a los Estados Unidos para que atendiesen las peticiones israelíes para el suministro inmediato de medios de contramedidas de guerra electrónica para combatir la nueva amenaza. Los *pods* de contramedidas electrónicas (ECM) fueron enviados a toda prisa a Israel y fueron utilizados por primera vez el 18 de julio después de diez días durante los cuales la red de Defensa Aérea no fue atacada. Fue aquel día

En un día claro era posible observar con facilidad el lanzamiento de un SA-2 *(F. A. israelí).*





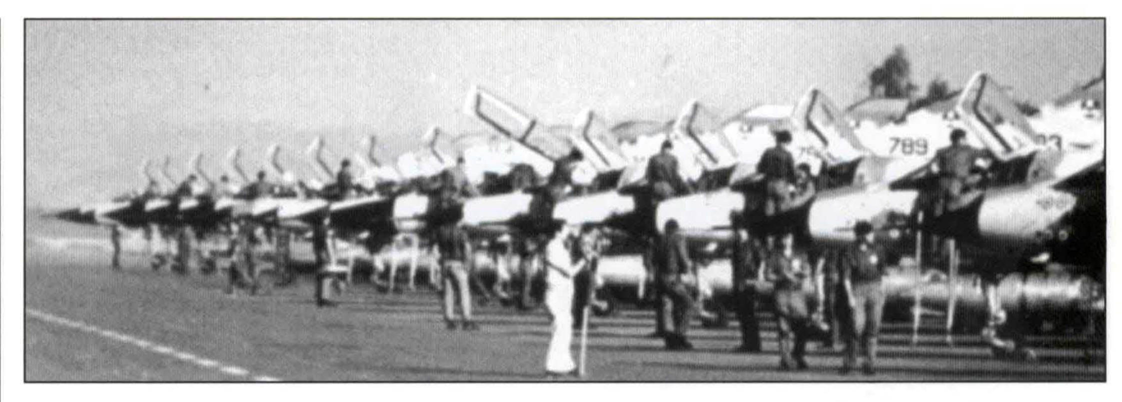
En esta imagen vemos la sección del morro desprendida del F-4E de Avihu Ben-Nun en Refidim, en julio de 1970 *(F. A. israelí).*

cuando la F. A. israelí sufrió un duro golpe. Volando en línea recta y a nivel de media altura para que los nuevos y mágicos *pods* de ECM funcionasen en las mejores condiciones, los dos jefes de los escuadrones de F-4 fueron alcanzados por SAM. Samuel Hetz resultó muerto y su navegante, Menachen Eini fue hecho prisionero. Su F-4 fue la primera víctima del SA-3 en Oriente Medio. Avihu Ben-Nun, el otro jefe de escuadrón de F-4, consiguió llevar su gravemente dañado aparato hasta Refidim en el Sinaí donde efectuó un aterrizaje forzoso. Las esperanzas de que los *pods* de ECM iban a resolver el problema quedaron destrozadas, y aunque la guerra duraría todavía tres semanas más, desde aquel momento estuvo claro que la F. A. israelí no disponía de una respuesta operativa frente a la nueva amenaza procedente de tierra, materializada por un enorme número de asentamientos de baterías SAM con solapamiento de fuegos defendidas por artillería antiaérea y respaldadas por una extensa red de alerta, mando y control.

Frustrados por la imposibilidad de conseguir la superioridad aérea sobre la orilla oeste del Canal de Suez, la F. A. israelí buscó otro tipo de éxito. La oportunidad se presentó a finales de julio de 1970 cuando un MiG-21 tripulado por un piloto soviético causó daños a un A-4 israelí con un misil aire-aire AA-2 Atoll. Se organizó una emboscada en la zona de operaciones de los interceptores soviéticos para disuadirles de cualquier agresión posterior. En la emboscada participaron cuatro formaciones de cuatro aparatos compuestas por Mirage y una sola formación de F-4 tripulados por los mejores pilotos de caza de la F. A. israelí, un equipo de matadores de MiG. El plan era bastante simple: cuatro Mirage debían volar según el patrón de una misión de reconocimiento a

El jefe del 101º Sqn. de la F. A. israelí Iftach Spector, se enfrentó a pilotos soviéticos a bordo del Mirage 52 el 30 de julio de 1970 *(Colección Ron).*





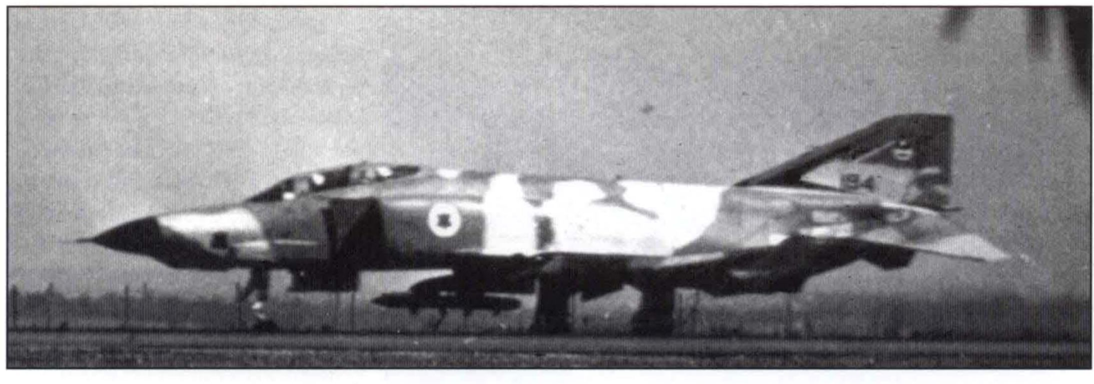
Los Mirage del 119º Sqn. de la F. A. israelí alineados por última vez en octubre de 1970. El escuadrón había conseguido durante aquel año 24,5 victorias *(Colección Nir)*.

gran altura sobre la zona donde actuaban los MiG-21 tripulados por soviéticos. Cada pareja de Mirage armados volaba muy próxima a la otra para simular en la pantalla de radar una típica misión de reconocimiento a cargo de dos Mirage desarmados. Para completar la trama, también estaba presente el apoyo normal de una misión como aquella: dos formaciones de cuatro aparatos en patrulla aérea de combate en el aire, más otra formación de cuatro aviones en alerta de reacción inmediata en la base aérea más próxima.

Los soviéticos cayeron en la trampa, ordenando el despegue de cuatro formaciones de cuatro aviones una tras otra para interceptar a los "aviones de reconocimiento" israelíes, que de hecho interceptaron a los interceptores. En la formación "cebo", Asher Snir derribó un MiG-21 aunque inmediatamente fue dañado por un AA-2 que alcanzó la tobera de su aparato, pero no llegó a explotar, y el Mirage dañado consiguió regresar a salvo a su base. El número tres de la formación "cebo" era Avraham Salmon, a quien se le atribuyeron 1,5 victorias. Tuvo que compartir una victoria con Iftach Spector que había despegado desde Refidim para sustituir a dos de los Mirage que estaban en patrulla aérea de combate y que habían tenido que regresar a la base cuando uno de ellos tuvo un problema mecánico. Otros dos MiG-21 tripulados por pilotos soviéticos fueron derribados por los F-4: Avihu Ben-Nun y su navegante, Shaul Levy, derribaron un MiG-21 con un misil aire-aire AIM-7 Sparrow, mientras que Aviem Sela y su navegante, Reuven Reshef, derribaron un MiG-21 con un misil aire-aire AIM-9 Sidewinder.

La F. A. israelí se dotó de medios para efectuar el reabastecimiento de combustible en vuelo a principios de 1970 con los Boeing KC-97 modificados *(F. A. israelí)*.





Los vuelos de reconocimiento fueron la chispa que provocó muchos combates aéreos. Este es un RF-4E de la F. A. israelí *(Colección Ronen)*.

El combate aéreo contra los MiG-21 tripulados por soviéticos fue el punto culminante de la guerra de Agotamiento para la F. A. israelí. También se ha dicho que los pilotos egipcios también se alegraron por la derrota soviética, ya que, hasta entonces, habían tenido que soportar las arrogantes críticas soviéticas sobre su actuación y sus malos resultados en los combates aéreos contra la F. A. israelí. Pero a pesar de que esta acción elevó la moral, no cambió el curso de la guerra. Un quinto F-4 israelí fue derribado el 3 de agosto por un SA-3, mientras que otro F-4 que fue dañado, también por un SA-3, regresó con su piloto herido que consiguió retornar a la base con la ayuda de su navegante. Cuatro días después entró en vigor un alto el fuego, como resultado de una iniciativa diplomática norteamericana que consideraba el alto el fuego vital para la estabilidad de la región en vista de la intervención soviética directa en el conflicto.

El presidente Nasser anunció que estaba de acuerdo con la iniciativa norteamericana el 23 de julio allanando el camino para poner fin a la guerra de Agotamiento. En aquel momento su concesión fue considerada como un reconocimiento de su fracaso por conseguir los objetivos originales de su agresión. Esto sólo era cierto en parte, al igual que la creencia de que Israel había ganado la guerra de Agotamiento por haber conseguido todos sus objetivos: un alto el fuego sin retirarse ni un centímetro de las orillas del Canal de Suez. La verdad estaba en algún punto intermedio. Probablemente Nasser comprendió que su agresión ha-

Las entregas a la F. A. israelí de los A-4N Skyhawk II comenzaron en 1972 *(F. A. israelí)*.





A excepción del Mirage, el Super Mystère era el único caza francés que seguía en servicio en la F. A. israelí al comenzar la guerra del Yom Kippur, aunque para entonces había sido considerablemente modificado con la instalación de un motor turborreactor norteamericano y era conocido con el nombre de Sa'ar *(Colección Peleg)*.

bía fracasado, pero había esperado hasta conseguir un logro militar importante antes de acceder al alto el fuego. Este logro llegó a principios del verano de 1970, cuando la Fuerza de Defensa Aérea egipcia apoyada por los soviéticos consiguió la superioridad aérea sobre la orilla oeste del Canal de Suez arrebatándosela a la abrumada y agotada F. A. israelí.

Según los términos del acuerdo de alto el fuego, Egipto accedió a congelar el estado de su red de defensa aérea con el despliegue de 7 de agosto de 1970, bajo la supervisión de los vuelos de reconocimiento de los U-2 de la Fuerza Aérea norteamericana, pero cuando se analizaron los resultados de un vuelo de reconocimiento realizado el 9 de agosto de 1970 por un Mirage pilotado por Yitzhak Nir, se descubrió que Egipto había avanzado su red de defensa aérea hasta cubrir, no sólo toda la orilla oeste del Canal de Suez, sino también una franja de diez kilómetros dentro del Sinaí ocupado por los israelíes al este del Canal. Las protestas diplomáticas de Israel no sirvieron para nada, y una respuesta militar estaba fuera de toda cuestión: en primer lugar porque Israel acababa de conseguir el alto el fuego por el que tanto había luchado, y en segundo lugar porque no tenía ninguna opción militar real. La F. A. israelí no tenía respuesta que oponer a la amenaza que suponía la superioridad aérea de las baterías de misiles, y esto iba a quedar meridianamente claro al estallar la guerra del Yom Kippur el 6 de octubre de 1973.

UNA PAUSA DE TRES AÑOS

Aunque Israel fue auténticamente sorprendido el 6 de octubre de 1973 cuando Egipto y Siria lanzaron una ofensiva simultanea, la nueva guerra de Oriente Medio era en realidad el resultado directo de la incapacidad de los diplomáticos no sólo para resolver la disputa básica, sino para conseguir siquiera algún tipo de progreso menor en las negociaciones. Israel estaba todavía empeñado en mantener el statu quo y había llegado a la conclusión equivocada de que los árabes no podían recurrir a una auténtica opción militar si querían conseguir algo en el terreno diplomático. La inteligencia israelí estaba convencida de que no era factible una ofensiva árabe antes de que la F. A. egipcia se equipase con aviones de ataque de gran radio de acción de alta calidad.

A pesar de que el alto el fuego había estado en vigor desde el 7 de agosto de 1970, Oriente Medio no estaba tranquilo ni en paz, y la actividad aérea no era una excepción. Los vuelos de reconocimiento serían el disparador de muchos incidentes, pero durante un año ninguno de los bandos sufrió bajas, hasta que un Su-7 egipcio fue derribado por disparos antiaéreos durante una misión de reconocimiento a baja altura el 11 de septiembre de 1971. Seis días después, los egipcios tomaron represalias con una bien planeada emboscada antiaérea en la que un SA-2 derribó un avión especial Stratocruiser que realizaba una misión rutinaria de re-

conocimiento a gran altura a lo largo del Canal de Suez volando 24 km dentro de territorio israelí. Aquella fue la primera demostración de la capacidad egipcia para alcanzar aviones que volaban dentro del supuestamente seguro espacio aéreo del Sinaí. La represalia israelí también tuvo consecuencias para el futuro. El 18 de septiembre los aviones de ataque de la F. A. israelí lanzaron misiles antirradiación Shrike AGM-45 contra las emisiones de los radares de las baterías SAM egipcias. Pero la operación no fue un éxito completo y sólo puso otra vez de manifiesto el hecho de que la F. A. israelí no disponía de una respuesta táctica para combatir la red de defensa aérea egipcia.

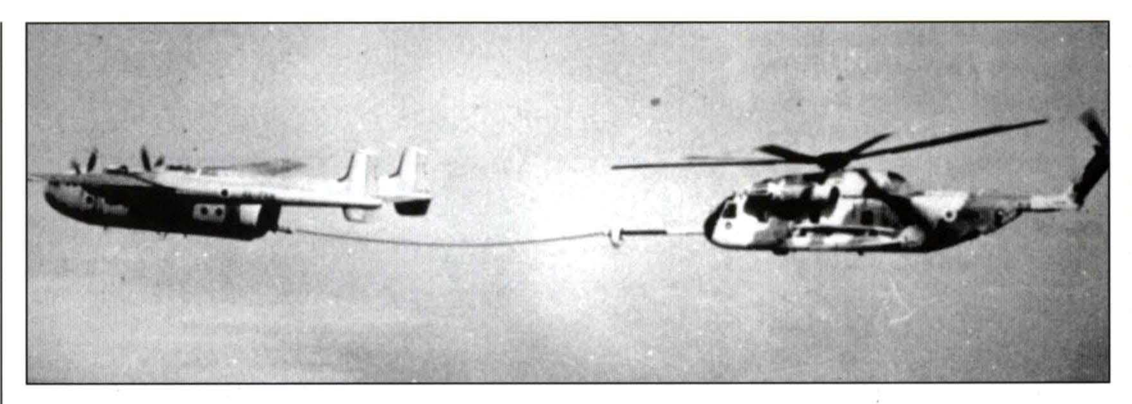
El piloto del 117º Sqn. de la F. A. israelí Yuval Ne'eman es felicitado por sus compañeros de escuadrón tras haber derribado su primer MiG el 21 de noviembre de 1971.

El 10 de octubre se produjo una intensificación de las acciones mutuas de reconocimiento, cuando el destacamento soviético de MiG-25 realizó su primera incursión en el espacio aéreo israelí. Después de aquel incidente, los israelíes llevaron a cabo más misiones el 6 de noviembre, el 10 de marzo de 1972 y el 16 de mayo de 1973, cuando el piloto israelí de F-4 Zvi Kanor lanzó dos misiles aire-aire AIM-7 desde unas distancias de 40 km y 27 km volando a una altitud de unos 50.000 pies con una aproximación frontal hacia su objetivo. Los AAM encontraron perfectamente su objetivo y pasaron junto al MiG-25 dentro de la ventana eficaz de impacto, pero no explotaron. Se asumió que los detonadores habían fallado debido a la muy elevada velocidad de aproximación. Como consuelo para las tripulaciones de los F-4 israelíes, el 13 de junio dos RF-4 fueron interceptados por MiG-21 egipcios al final de una misión de reconocimiento cuando se dirigían a la base aérea de Mansura. En el curso del combate aéreo entre los MiG-21 egipcios interceptores y los Mirage y F-4 israelíes que componían la escolta, los F-4 derribaron dos MiG-21 egipcios. Israel Baharav, el líder de la sección de Mirage, nos relata así aquel combate:

"Se trataba de un vuelo de reconocimiento en el que cruzamos todo el Delta del Nilo y teníamos que salir por algún punto del Delta. Tenía-



El IAI Nesher, que entró en servicio en 1971, era básicamente un Mirage 5 de fabricación local *(F. A. israelí).*



Un Nord Noratlas de la F. A. israelí reabastece de combustible en vuelo a un Sikorsky S-65 *(Colección Peleg)*.

mos que encontrar a los aviones de reconocimiento –que no podían maniobrar– cuando saliesen de la zona y colocarnos detrás de ellos como un muro para que si los MiG aparecían tuviesen que entrar en combate con nosotros, a 16 km por detrás de los aparatos de reconocimiento".

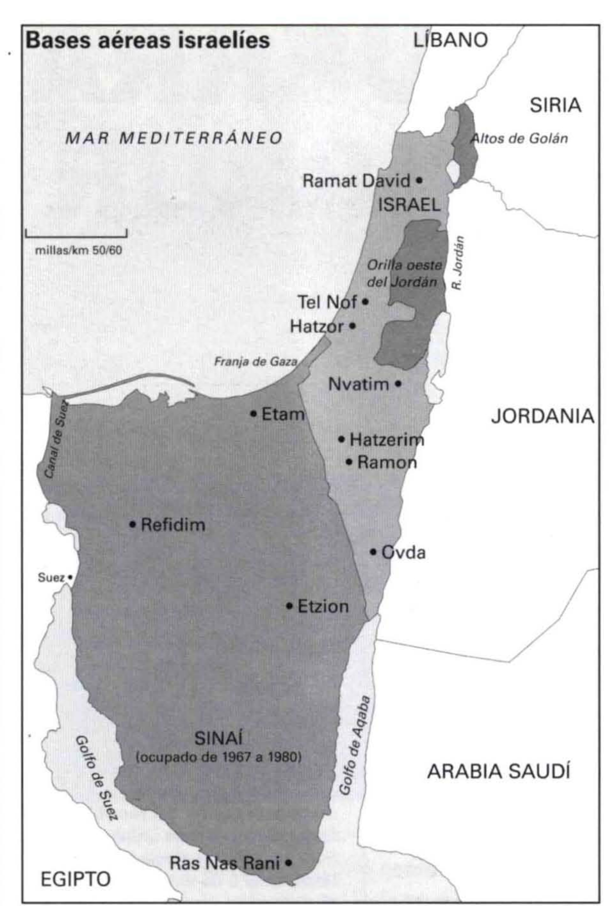
"Éramos una pareja de F-4 y otra de Shahak, que yo lideraba. Volábamos muy bajo sobre el Mediterráneo y ascendimos para situarnos en nuestra posición cerca del punto de salida. Un gran número de MiG despegaron de todas las bases situadas en el Delta del Nilo para intentar cortarles la retirada. Como los aviones de reconocimiento volaban más alto y más rápido, vimos a los MiG intentando bloquear su salida, pero ninguno de ellos lo consiguió. Pero había una formación de cuatro aparatos, que volaban en parejas en formación de ala, que consiguió seguirlos bastante bien, se situaron a cola de los aparatos de reconocimiento y comenzaron a reducir distancias. Nuestras instrucciones estaban claras como el cristal: no debíamos dejar solos a los aviones de reconocimiento, no podían combatir, así que nosotros éramos su muro de defensa. Sin embargo, hay un límite para todo. Los F-4 estaban delante de nosotros y los MiG estaban a poco más de dos kilómetros por detrás".

Era el momento de hacer algo, o nos habrían derribado. ¿Es que acaso éramos patos en una barraca de feria? Informé por radio: 'cinco millas, cuatro millas, tres millas, dos millas, una milla y media'. Cuando estaban a dos millas pedí al líder de los F-4 que entablase combate pero él solicitó la autorización del controlador de tierra y no obtuvo respuesta. Cuando estaban a tres millas, no había problema; al llegar a dos millas, pregunté. Cuando estaban a milla y media decidí que ya no podía esperar más y decidí atacar".

El misil aire-aire *Rafael Shafrir 2*, que vemos en este Mirage, fue presentado al público el 27 de marzo de 1973 aunque había estado en servicio operativo desde 1969 *(GPO)*.

Después supe que durante aquellos momentos críticos había habido un corte de electricidad en la estación de control de tierra y habían perdido las comunicaciones. No nos habían oído, así que no podían ordenarnos presentar batalla. La razón por la que no derribé a los MiG fue cuestión de mi armamento. Mis cañones no eran adecuados y los F-4





fueron los que derribaron a los MiG, aunque la verdad es que yo se lo dejé fácil. En el momento en que viré hacia ellos, los MiG también viraron y la situación resultante fue muy conveniente para los F-4".

MÁS ESCARAMUZAS

El 8 de septiembre de 1972 la F. A. israelí lanzó un ataque en masa contra once instalaciones de la OLP situadas en Líbano y Siria como represalia por la masacre de deportistas israelíes en los Juegos Olímpicos de Múnich. Al día siguiente la F. A. siria llevó a cabo una acción de represalia a pequeña escala, pero tres de los cuatro Su-7 que penetraron en el espacio aéreo israelí fueron derribados, dos por los Mirage israelíes y el tercero por un F-4 israelí. Los incidentes a lo largo de las fronteras con Líbano y Siria continuaron produciéndose hasta bien entrado el año 1973. El 9 de noviembre, dos MiG-21 sirios fueron derribados por Mirage israelíes, y menos de quince días después, el 21 de noviembre, se produjo otra escaramuza importante en la frontera con Siria en la que también hubo una intensa actividad aérea. En dos combates aéreos independientes fueron derribados seis MiG-21 sirios. Resulta interesante señalar que aquellas victorias fueron las primeras para los seis pilotos israelíes. El piloto de Mirage Yuval Ne'eman recuerda así su primera victoria:

"Aquél fue un combate interesante. Cuatro F-4 bombardearon Sweida y nosotros éramos su escolta: dos F-4 que iban delante con sus radares y nosotros, dos Mirage, que íbamos detrás utilizando nuestros ojos. Cuando nos dirigíamos a Sweida, dos MiG-21 cruzaron nuestra ruta entre nosotros y los F-4. Simplemente viramos detrás de ellos y los derribamos, todo sucedió en cuestión de segundos".

El 2 de enero de 1973 fue derribado un MiG-21 sirio y otro se estrelló en el Líbano a consecuencia de haber entrado en barrena.

Pero la serie de combates aéreos coronados por el éxito para la F. A. israelí llegó a un brusco y trágico final el 21 de febrero cuando un avión comercial libio Boeing 727, que efectuaba un vuelo rutinario Trípoli-Bengasi-El Cairo, se extravió al entrar en el Sinaí, probablemente debido a una gran tormenta de arena. Los dos F-4 que salieron a interceptarlo ordenaron a los pilotos del 727 que les siguiesen hasta aterrizar a la base aérea de Refidim en el Sinaí, pero la tripulación del avión comercial, probablemente al darse cuenta de su error, viró hacia el Oeste. Los F-4 efectuaron disparos de advertencia, después apuntaron a los extremos de las alas y finalmente al encastre del ala. Un total de 105 personas perdieron la vida al estrellarse el avión y sólo hubo siete supervivientes. Probablemente este trágico incidente hizo estremecer a los encargados de tomar decisiones, al menos temporalmente, y durante unos seis meses el nivel de las hostilidades se redujo.

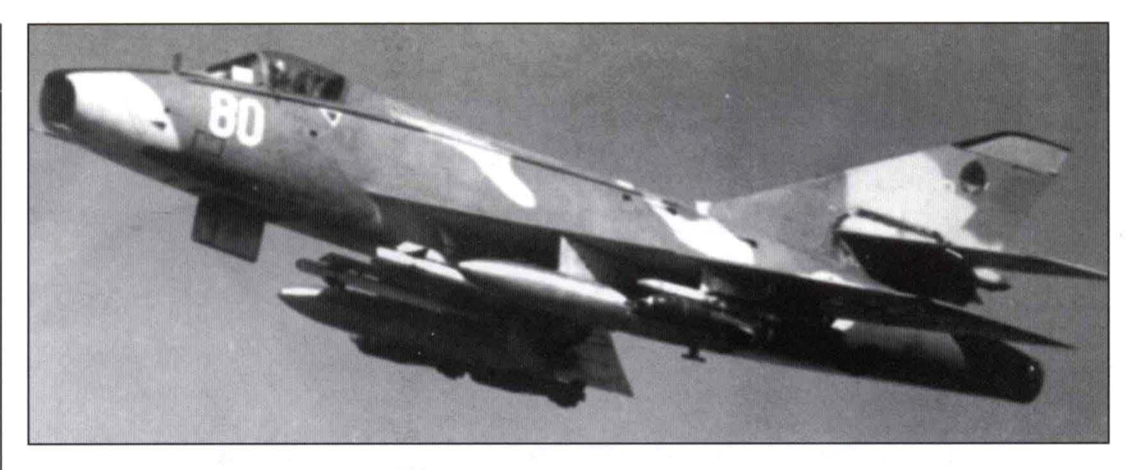
1973: LA GUERRA DEL YOM KIPPUR

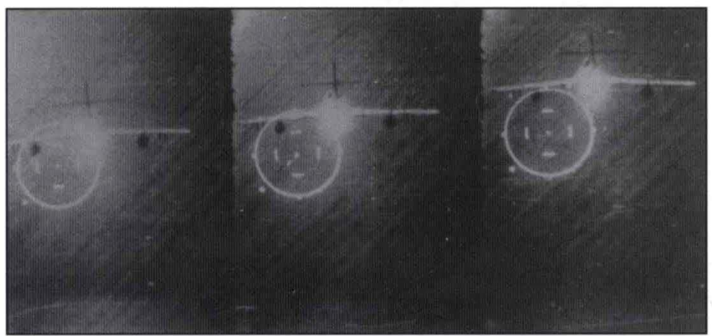
Egipto y Siria atacaron simultáneamente a Israel al mediodía del 6 de octubre de 1973. Era el Yom Kippur, el día de la Expiación Judía, durante el cual todo Israel quedaba paralizado: No había emisiones de radio ni de televisión, no había tráfico, no se comía, no se bebía, nada. Incluso los confiados oficiales de inteligencia y mandos de la Fuerza de Defensa de Israel habían percibido signos amenazadores de que se avecinaba una guerra, pero poco antes del mediodía, el gobierno israelí había rechazado su sugerencia de lanzar un ataque preventivo. Israel tendría que encajar el primer golpe con su reducido ejército regular ampliamente dispersado entre los Altos del Golán y el Canal de Suez. En circunstancias normales la F. A. israelí habría apoyado a las ampliamente superadas en número tropas terrestres de la Fuerza de Defensa de Israel hasta la llegada de las reservas movilizadas, pero no se esperaba que esto pudiese suceder antes de 24 horas, en el caso más favorable, para las primeras unidades. Y ¿qué había sido de los dos días prometidos para ganar la batalla por la superioridad aérea?

Exactamente a las 14:00 horas del 6 de octubre los cazas de la F. A. israelí recibieron la orden de despegar de sus bases. Consiguieron algunos éxitos locales aquí y allá: derribando siete cazas egipcios sobre la base aérea de Ophir sin sufrir bajas; interceptando un misil aire-su-

Mecánicos de la F. A. israelí atienden a un Nesher del 144º Sqn. durante la guerra del Yom Kippur. El escuadrón entró en combate contra Su-7 de la F. A. egipcia sobre OM Hashiba el 6 de octubre de 1973 ***(F. A. israelí).***







Un Sa'ar de la F. A. israelí despegando durante la guerra del Yom Kippur *(F. A. israelí).*

Un MiG-17 en el punto de mira del visor de puntería de un F-4 israelí *(F. A. israelí).*

perficie AS-5 lanzado por un Tu-16 egipcio contra Tel-Aviv, derribando la mayoría de los Su-7 egipcios que atacaron el principal centro de mando y control de la Fuerza de Defensa de Israel en Om Hashiba, entre los cuales estaba el avión pilotado por Atef Sadat, hermano del presidente egipcio Anwar Sadat. Pero el panorama general era sombrío. Shlomo Shapira, jefe del escuadrón israelí de Super Mystères, recordaba así su primera misión del mediodía del 6 de octubre:

"Despegamos hacia el norte y llegamos hasta Netanya. Allí, nuestra misión fue modificada y nos enviaron a toda prisa (hacia el sur) al Ca-

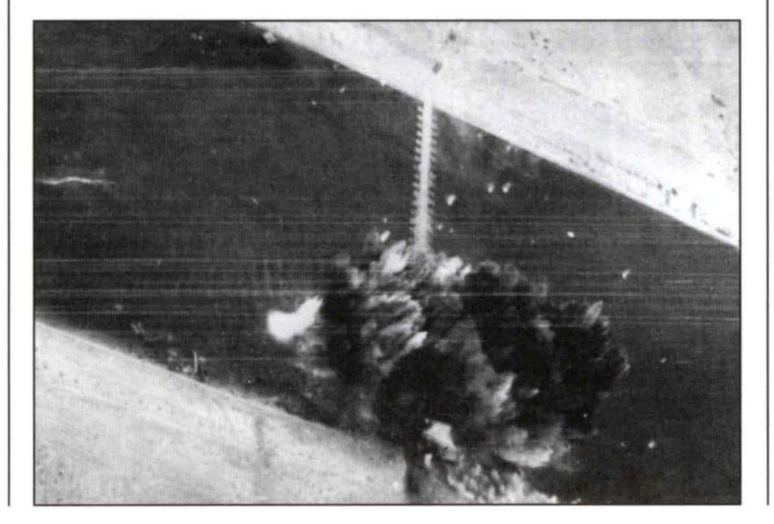
La F. A. egipcia empleó intensamente sus helicópteros Mi-8 para infiltrar comandos en el Sinaí. Uno de estos helicópteros fue capturado casi intacto por los israelíes, excepto por la rueda del morro que estaba rota, y fue utilizado por la F. A. israelí *(F. A. israelí).*





Un Sa'ar de la F. A. israelí (Super Mystère mejorado) que se estrelló tras un accidente al despegar el 7 de octubre de 1973. Su piloto quedó gravemente herido *(F. A. israelí).*

nal (de Suez). Así pues, nos dirigimos hacia el Canal y llegamos hasta la zona de Gaza, y entonces el controlador volvió a ordenarnos cambiar de dirección. Nos ordenó frenéticamente dirigirnos hacia el norte hacia el Monte Hermon. Mientras nos dirigíamos hacia allí nos explicaron que las fuerzas sirias se estaban acercando a la posición defensiva (israelí) por el norte. Había un carro de combate a unos 100 o 200 metros al oeste de la posición (israelí) que era de los nuestros, pero que probablemente había sido abandonado por su tripulación. Los nuestros estaban dentro del búnker y nuestro objetivo era atacar a las fuerzas enemigas. Todo lo que había ahí fuera era enemigo, excepto el carro de combate. Atacamos principalmente objetivos que estaban al norte de la posición defensiva (israelí), pero aquello era un caos porque los sirios estaban disparando muchas granadas de mortero. También era posible que utilizasen misiles superficie-aire. Intentamos atacar por la retaguardia, ascender en el último momento y salir de allí inmediatamente. Sabíamos que si nos lanzaban un SAM sería difícil detectarlo a causa



Los ataques contra los puentes egipcios en el Canal de Suez era una de las misiones de máxima prioridad de la F. A. israelí *(F. A. israelí).*



El piloto del 101º Sqn. de la F. A. israelí Dan Sever regresa al hangar reforzado de la base de Refidim a bordo del Nesher 17 después de haber derribado un Su-7 de la F. A. egipcia el 8 de octubre de 1973.



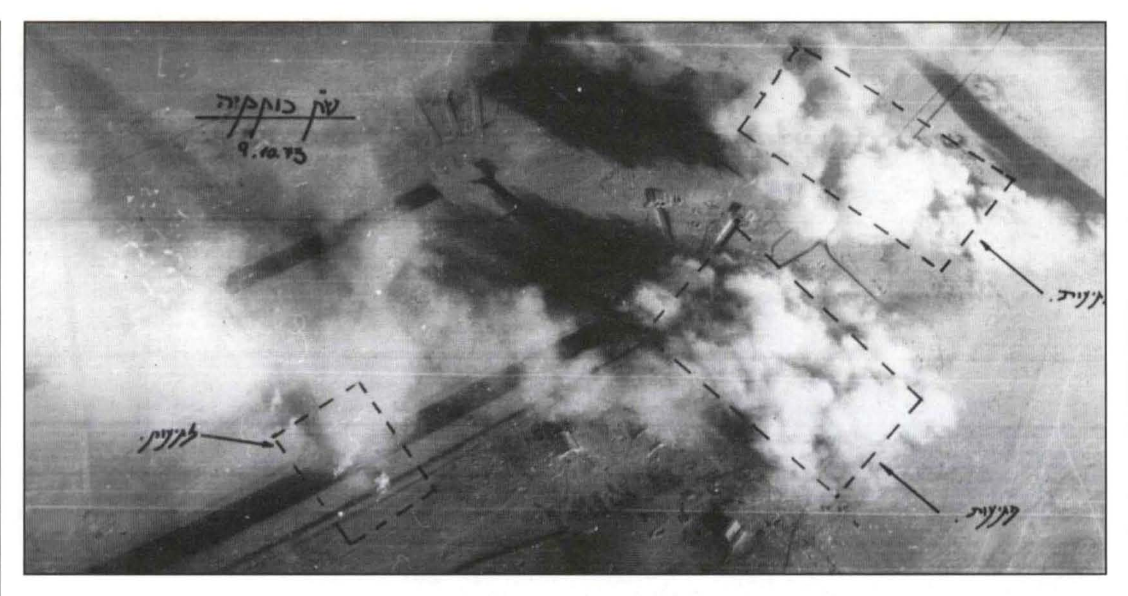
Un F-4 israelí persiguiendo a un MiG-17 egipcio sobre las dunas del Sinaí el 8 de octubre de 1973.

de las nubes. Mi formación de cuatro aviones consiguió regresar a salvo a la base y creo que conseguimos causar algún daño al enemigo, pero no conseguimos salvar la posición defensiva (israelí)".

A primeras horas de la mañana siguiente, la F. A. israelí lanzó la campaña aérea que tenía planeada para conseguir la superioridad aérea. Era evidente que, en aquel momento, esa operación no era lo que requería la correcta conducción de la guerra. Mientras que la mayor amenaza para Israel estaba en el norte, donde las unidades acorazadas sirias habían conquistado una parte importante de los Altos del Golán, que sólo tenían una profundidad de 32 kilómetros, y amenazaban con avanzar más allá de la antigua frontera, penetrando en territorio de Israel, la operación de la F. A. israelí se lanzaba contra Egipto. El ejército egipcio cruzó el Canal de Suez, pero no avanzó más de 16 km para mantenerse dentro del escudo protector de su red de Defensa Aérea. Todavía le quedaban más de 160 km para llegar a la frontera internacional. La mala decisión de lanzar el ataque en el frente egipcio en lugar de en el frente sirio iba a costar un alto precio a la F. A. israelí. La primera oleada atacó las po-



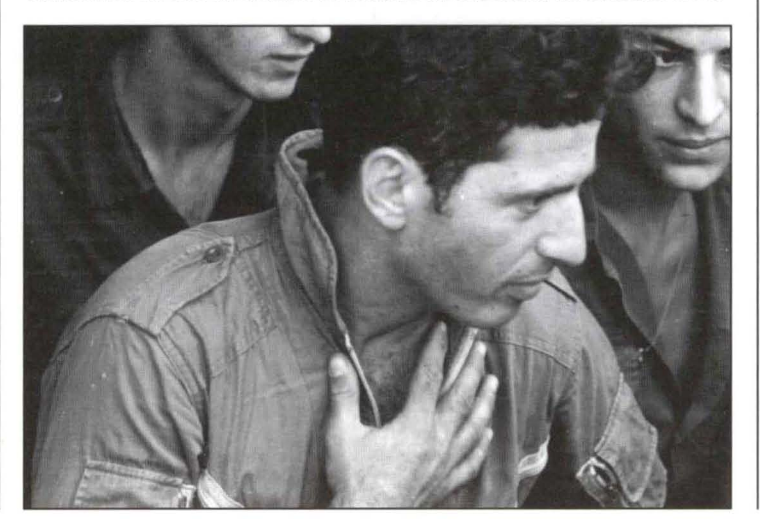
Menachem Sharon, jefe del 144º Sqn. de la F. A. israelí durante la guerra del Yom Kippur sale de la cabina de su Nesher en un hangar reforzado, después de haber completado con éxito una misión *(Colección Sharon).*



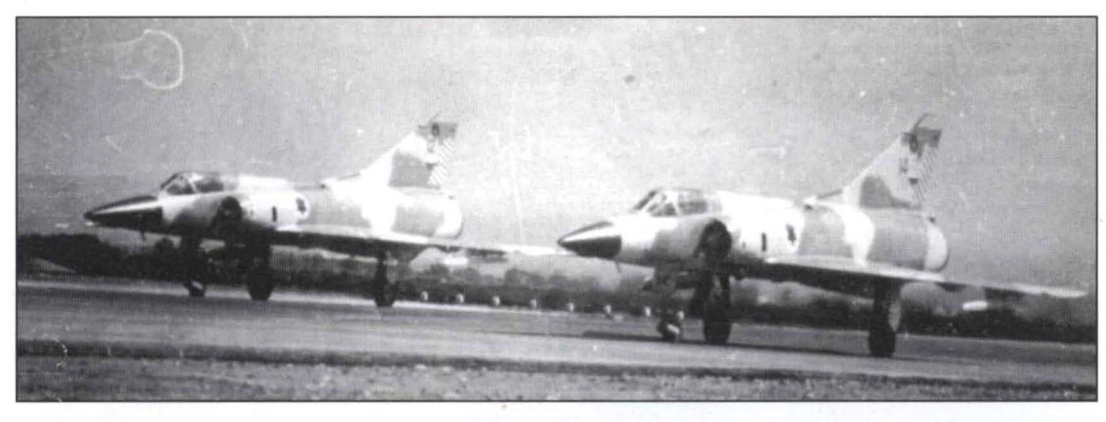
Un ataque de F-4 israelíes contra la base aérea de la F. A. egipcia de Kotamiya el 9 de octubre de 1973 *(F. A. israelí)*.

siciones antiaéreas con bombas de racimo, mientras que, según el plan, las siguientes oleadas debían atacar las baterías de misiles superficie-aire. Pero cuando las tripulaciones regresaron de la primera oleada se les informó que la operación había sido anulada y que la siguiente oleada debía atacar la red de defensa aérea siria. Como aquel ataque sólo había sido improvisado, la segunda oleada fue un desastre total. La F. A. israelí perdió cinco de sus preciosos F-4 sin conseguir dejar fuera de combate ni una sola batería SAM siria.

La F. A. israelí desistió de su esfuerzo por lograr la superioridad aérea, y por el momento los misiles superficie-aire ganaron la batalla a los aviones, aunque los israelíes continuaron llevando a cabo misiones de interdicción aérea del campo de batalla y de apoyo aéreo próximo adentrándose en las zonas defendidas por los SAM. El 8 de octubre fracasó una importante contraofensiva de la Fuerza de Defensa de Israel en el Sinaí, y hasta el día 14 su atención se centró en el frente sirio, mientras el frente egipcio permanecía relativamente estático. En los Altos del Golán más de dos divisiones de reserva de la Fuerza de Defensa de Is-



El jefe del 101º Sqn. de la F. A. israelí *Avi* Lanir conversa con sus mecánicos durante la guerra. Fue derribado el 13 de octubre de 1973 *(F. A. israelí)*.



El piloto de reserva del 113º Sqn. de la F. A. israelí Reuven Rozen derribó un Su-20 sirio el 13 de octubre de 1973 a los mandos del Nesher 14 *(F. A. israelí)*.



Este F-4E del 69º Sqn. de la F. A. israelí fue derribado sobre frente sirio *(Colección Nicolle)*.

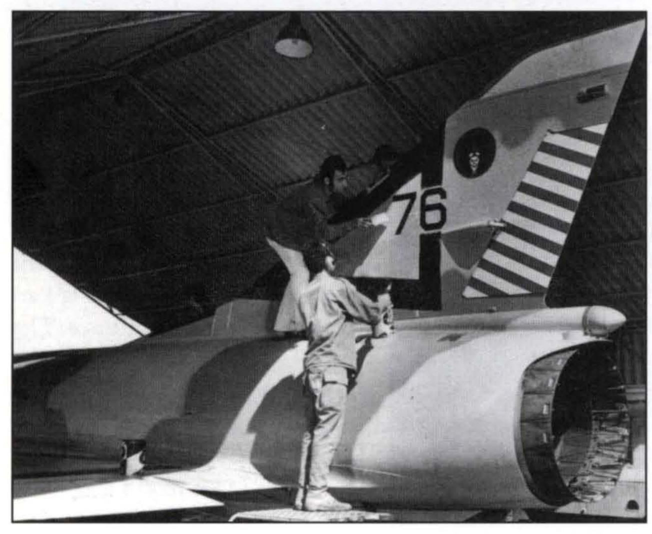
rael reforzaron a las dos brigadas acorazadas regulares, una de las cuales había sido prácticamente aniquilada. Poco a poco, los sirios fueron obligados a retirarse, al principio hasta sus líneas de partida iniciales y después más allá, hasta adentrarse una gran distancia en Siria. El 12 de octubre Damasco estaba dentro del alcance de la artillería israelí y la amenaza contra el norte de Israel había desaparecido. Al día siguiente, una brigada acorazada iraquí, la vanguardia de una fuerza expedicionaria iraquí, fue destruida y, aunque los combates en el frente sirio continuaron, la situación en aquella zona permaneció relativamente tranquila durante los diez días siguientes, mientras el foco de atención volvía a centrarse en el Sinaí.

POR FIN, LA VICTORIA

La superioridad aérea sobre el Canal de Suez durante la guerra del Yom Kippur fue conseguida principalmente por las unidades terrestres. Al principio fue la Fuerza de Defensa Aérea egipcia la que ganó la superioridad aérea, pero el 14 de octubre el ejército egipcio lanzó por fin una ofensiva acorazada a lo largo del Canal de Suez. Tres Divisiones acorazadas israelíes destruyeron unos 200 de los 1.000 carros de combate egipcios que participaron en el ataque pagando el precio de sólo diez carros de combate israelíes. Aquella acción tendría un importante efecto sobre los acontecimientos futuros, y quizás esta gran batalla aco-



Poco después de la guerra del Yom Kippur a los aviones de ataque A-4E y A-4H de la F. A. israelí se les instaló una "joroba" que permitía el espacio adicional necesario para albergar un nuevo paquete de aviónica mejorado *(Colección Dagan).*



A los cazas de ala en delta de la F. A. israelí se les pintaron triángulos amarillos con los lados negros durante la guerra, tras la aparición sobre el frente egipcio de Mirage libios *(F. A. israelí).*

razada fuese el auténtico punto de inflexión de la lucha en el frente egipcio. Al día siguiente, los israelíes lanzaron una clásica ofensiva indirecta, aislando al 2º Ejército egipcio en el norte y al 3er Ejército egipcio en el sur, cruzando el Canal de Suez y estableciendo una importante cabeza de puente. Las fuerzas terrestres israelíes avanzaron hacia el oeste y hacia el sur, una maniobra que les llevó hasta menos de 100 km de El Cairo y que dejó definitivamente aislado al 3er Ejército egipcio. Al mismo tiempo las fuerzas terrestres israelíes destruyeron a las unidades egipcias de retaguardia, incluyendo las de la Fuerza de Defensa Aérea. Las unidades acorazadas israelíes ganaron la batalla por la superioridad aérea y proporcionaron a la F. A. israelí la libertad de acción que estaba buscando desde hacía tanto tiempo. Aunque parte de la Fuerza de Defensa Aérea egipcia seguía intacta, para entonces no era más que un grupo de sistemas de defensa dispersos en lugar de una red coherente, lo cual permitió a la F. A. israelí atacar y dejar por fin fuera de combate a las baterías de misiles SAM.

Fue durante esta etapa, al derrumbarse la Fuerza de Defensa Aérea egipcia bajo la presión combinada de las fuerzas acorazadas y los aviones de ataque israelíes, cuando la F. A. egipcia fue llamada para apoyar a las unidades egipcias. Hasta aquel momento la F. A. egipcia sólo se había empleado de una forma controlada, principalmente dedicándose a operaciones ofensivas limitadas y volando por pasillos "seguros" dentro del espacio aéreo defendido por la Fuerza de Defensa Aérea. Aproximadamente a partir del 18 de octubre y hasta el final de la guerra, el 24 de octubre, las intensas acciones aéreas tanto por parte de los egipcios como por parte de los israelíes estuvieron a la orden del día.

En esta fotografía de F-4 israelíes atacando la base aérea de Tsalchiya se evidencia la formidable Fuerza de Defensa Aérea egipcia. Cada flecha señala un misil superficie-aire *(F. A. israelí).*



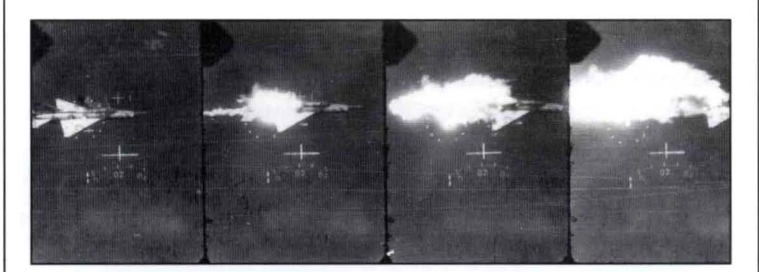
Los cazas Mirage y Nesher israelíes consiguieron el 18 de octubre catorce victorias en el frente egipcio, contándose entre sus víctimas tres Mirage libios. Gidon Livni, el piloto que más victorias se anotó

aquel día, con 2,5 derribos, recordaba más tarde:

"El controlador nos dirigió directamente detrás de una formación de cuatro MiG-17 que volaban como patos de feria. Inmediatamente derribé uno de ellos con un misil aire-aire *Shafrir 2* que se incendió y cayó al mar. Cuando me disponía a atacar a otro, Yosef Ra'anan gritó: '¡MiG por detrás!'. Los MiG-21 que escoltaban a los MiG-17 estaban detrás de nosotros; estábamos verdaderamente en un 'sandwich'. Nos separamos y la batalla comenzó. Aquél fue el primer combate en que conseguí derribar varios enemigos y aprendí mucho de él, fue un buen combate. Me quedé junto a (Moshe) Hertz, y nos lanzamos tras un MiG-21. Hertz le disparó desde unos ángulos inadecuados y le dije: 'Déjame a mí, estoy en buena posición', pero no, Hertz agotó toda su munición contra el MiG y sólo consiguió impactos de poca importancia. El MiG desconectó la postcombustión y tenía una fuga de combustible. Hertz desistió del ataque y yo disparé contra el MiG. Creí que no le había alcanzado y nos cruzamos sobre Yayid con un nutrido fuego antiaéreo procedente de las fuerzas terrestres egipcias. No les importaba alcanzar a sus MiG. Estábamos volando a baja altura, quizás a 1.000 o 1.500 pies, cuando vimos otro MiG que se acercaba hacia mí. Dejé a mi MiG y aceleré hasta 350 nudos. Empezó a disparar desde muy lejos y pude ver sus trazadoras. Maniobré bruscamente y me metí en el fuego cruzado de ambos enemigos. Aumenté la distancia, disparé



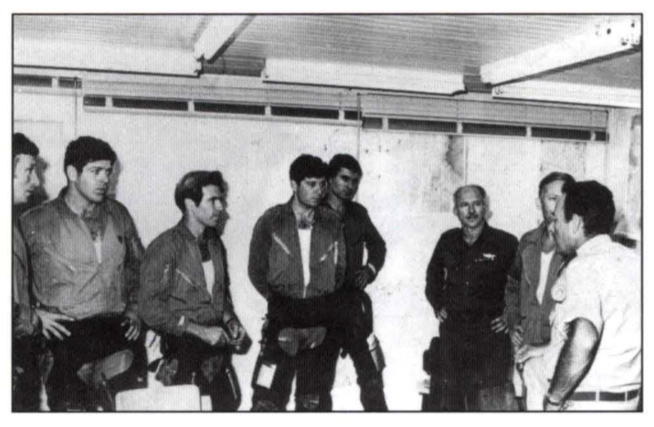
Soldados egipcios examinan un helicóptero Bell 205 israelí que ha sido derribado por un SAM *(Colección Nicolle)*.



La que quizás sea la más impresionante secuencia de un derribo aire-aire tomada por la cámara del visor de un aparato de la F. A. israelí fue la tomada por el piloto del 101º Sqn. Gidon Livni el 18 de octubre de 1973 *(F. A. israelí)*.



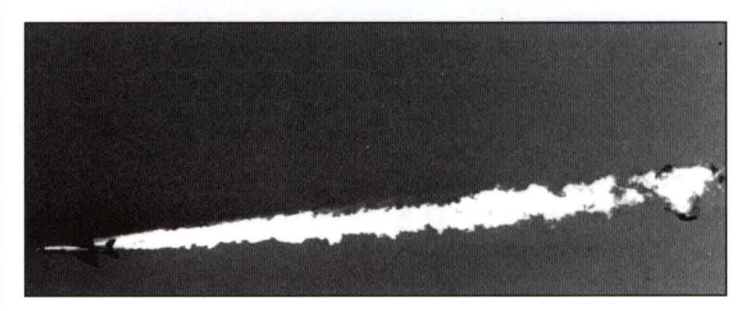
Gidon Livni fue el último piloto de caza de la F. A. israelí que alcanzó la categoría de as pilotando cazas de ala en delta: el Mirage y el Nesher *(Colección Livni)*.



Cinco pilotos de Nesher del 113º Sqn. De izquierda a derecha: Gideon Dror, Shlomo Levi, Amos Shachar, Moshe Hertz y Amit Escher, frente al jefe de la F. A. israelí Binyamin Peled (a la derecha) y el jefe de la base aérea de Hatzor, Amos Lapidot (segundo por la derecha), en la sala de *briefing* del escuadrón durante la guerra del Yom Kippur *(F. A. israelí).*

una ráfaga y el MiG se incendió aquella fue la victoria (famosa). Entonces me volví contra el otro MiG (que estaba dañado) pero cuando estaba a punto de abrir fuego el piloto se eyectó. Todavía quedaban MiG y aún me quedaba mucha munición, pero me estaba quedando sin combustible, de modo que regresé a Refidim".

El 18 de octubre fueron derribados dos F-4 israelíes y un A-4 durante un ataque contra la red de defensa antiaérea del sector norte del Canal de Suez. Pero la operación combinada de la F. A. y del ejército israelí dieron sus frutos, y el 19 de octubre fue el primer día de la guerra durante el cual la F. A. israelí no perdió ni un solo aparato. Para aquel momento, la ofensiva israelí amenazaba con aplastar todo el despliegue egipcio. El 20 de octubre la URSS invitó a Moscú al Secretario de Estado norteamericano con el fin de ejercer presiones diplomáticas para que Israel cesase las hostilidades de inmediato, y así salvar a Egipto de la derrota cuando todavía conservaba una parte de lo conseguido en sus éxitos iniciales. La urgente acción diplomática hizo que Israel intensificase su ofensiva en el frente egipcio para asegurar así que el 3er Ejército egipcio quedase totalmente cercado. Mientras tanto, se lanzó una ofensiva limitada en el frente sirio el 21 de octubre para recuperar el puesto de observación de gran importancia estratégica en la cumbre del Monte Hermon que había sido conquistado por comandos sirios el 6 de octubre. Fue la mayor operación helitransportada de la F. A. israelí de toda la guerra, aunque no la mayor de la guerra. Los Mi-8 egipcios son los que merecen ese honor por el lanzamiento de comandos egipcios en el Sinaí durante las primeras etapas de la guerra. Los helicópteros S-65 y Super Frelon israelíes desembarcaron más de 600 soldados en la ladera norte del monte, mientras que una fuerza terrestre se abría paso hasta la cumbre desde



Un MiG-21 egipcio es derribado sobre la cabeza de puente de la Fuerza de Defensa de Israel el 19 de octubre de 1973. El piloto se eyectó pero su paracaídas todavía no se ha abierto. Fue hecho prisionero por la tripulación de un carro de combate israelí inmediatamente después de haber llegado a tierra *(GPO).*



Durante la guerra del Yom Kippur no fue derribado ninguno de los helicópteros Super Frelon israelíes, aunque la F. A. israelí perdió dos de sus S-65.

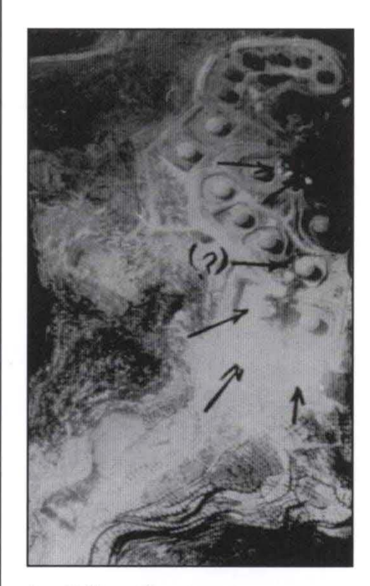


Hacia el final de la guerra del Yom Kippur Israel recibió F-4E procedentes de los EE.UU. para reemplazar sus bajas *(F. A. israelí).*

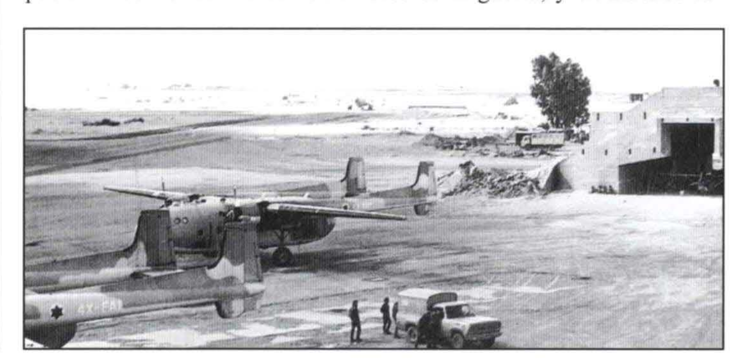
el sur. En el aire, la F. A. israelí apoyó la operación, mientras Siria enviaba a la zona a sus MiG-21. Tres MiG-21 fueron derribados, uno por un piloto de Mirage y otros dos por las tripulaciones de los F-4, frente a la pérdida de un F-4 y un A-4 que fue derribado cuando realizaba una misión de apoyo aéreo próximo. La ofensiva de la Fuerza de Defensa de Israel en el Monte Hermon terminó con éxito el 22 de octubre.

La resolución 338 de Naciones Unidas impuso un alto el fuego que debía comenzar la medianoche del 22 de octubre, pero los combates no cesaron hasta el 24 de octubre. La lucha fue muy encarnizada durante los dos últimos días de la guerra. El 23 de octubre los F-4 israelíes atacaron las instalaciones petrolíferas de El-Ayash en Siria y en un combate aéreo contra MiG-21 sirios, Dani Halotz, el actual jefe de la F. A. israelí, derribó dos MiG-21. Al sur, en el frente egipcio, un Nesher israelí se salvó cuando su piloto, Moshe Hertz, aterrizó en la base aérea de Fayid, que había sido capturada por la Fuerza de Defensa de Israel dos días antes, el 21 de octubre. Fayid se convertiría posteriormente en el centro de gravedad de las operaciones de la F. A. israelí sobre la orilla oeste del Canal de Suez con un intenso tráfico aéreo, aviones ligeros, aviones de transporte y helicópteros. Otras bases aéreas de la F. A. egipcia capturadas por la Fuerza de Defensa de Israel al oeste del Canal de Suez fueron Kabrit, Kasfreet y Shalufa, pero éstas no fueron utilizadas por la F. A. israelí.

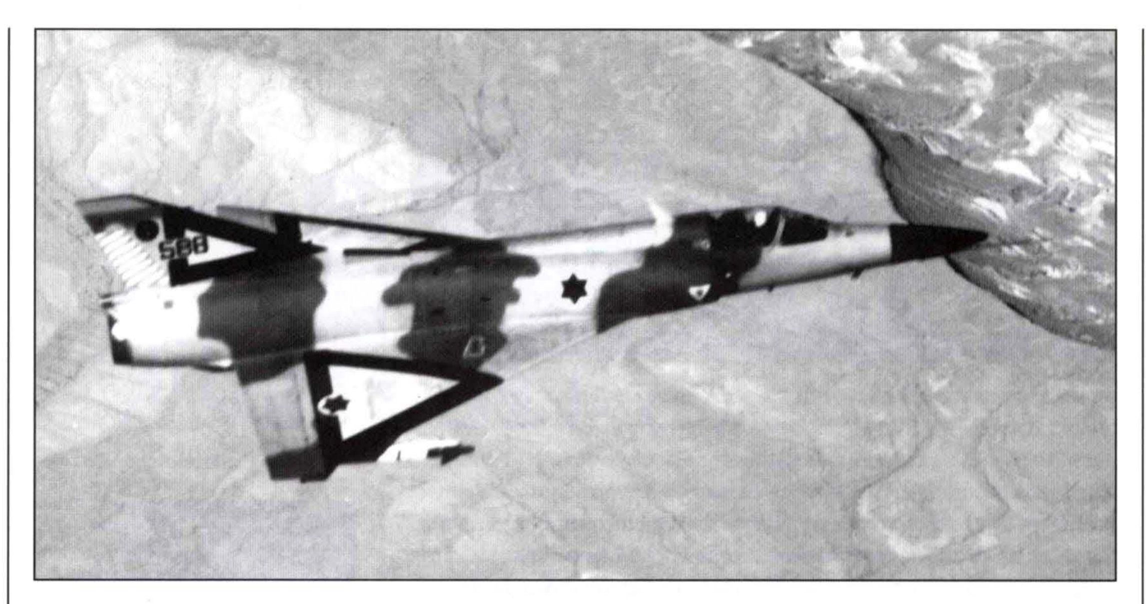
La mañana del 24 de octubre un helicóptero S-65 israelí que realizaba una misión de evacuación de bajas fue derribado con 24 hombres a bordo incluyendo las bajas, que parecía que habían escapado de un destino fatal, en el vano intento de la Fuerza de Defensa de Israel por conquistar la ciudad de Suez que había costado las vidas a más de 80 soldados israelíes. Aquel mismo día, al mediodía, tuvo lugar sobre la cabeza de puente israelí el último combate aéreo de la guerra, y en muchos as-



Los F-4 israelíes atacaron numerosos objetivos de importancia estratégica situados en Siria, como este complejo de depósitos de combustibles en Tartus *(F. A. israelí).*



Aviones de transporte Noratlas de la F. A. israelí en la base aérea de Fayid *(F. A. israelí).*

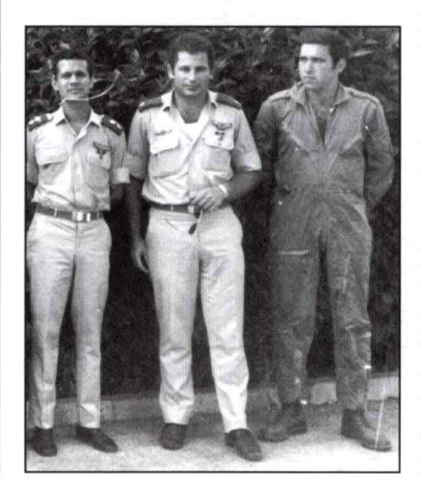


El piloto del 101º Sqn. de la F. A. israelí Yoram Geva consiguió dos victorias, una el 20 de octubre y otra el 21 de octubre, a los mandos del Nesher 88 *(Colección Livni).*



Pilotos de Mirage y Nesher de la F. A. israelí en la base aérea de Hatzor durante la guerra del Yom Kippur. Sentados a la mesa (de izquierda a derecha): Giora Epstein, Ra'anan Ne'eman y Avraham Salmon *(F. A. israelí).*

pectos fue parecido a combates de la guerra de Agotamiento, cuando la F. A. israelí envió equipos especiales de expertos cazadores de MiG para combatir contra los pilotos árabes. En aquel combate aéreo debían participar tres formaciones de cuatro aparatos israelíes, aunque en realidad sólo tomaron parte en la acción diez cazas con ala en delta. Por parte egipcia intervinieron unos veinte MiG-21. Giora Epstein derribó cuatro MiG-21 egipcios elevando su cuenta personal de victorias a 17 derribos, convirtiéndose en el máximo anotador entre los pilotos de caza de la F. A. israelí. Israel Baharav e Ilan Gonen derribaron dos MiG-21 cada uno, Amit Eshchar, Avraham Salmon y Michael Zuk derribaron un MiG-21 cada uno y Eliezer Ye'ari y Dan Server compartieron el derribo de otro MiG-21.



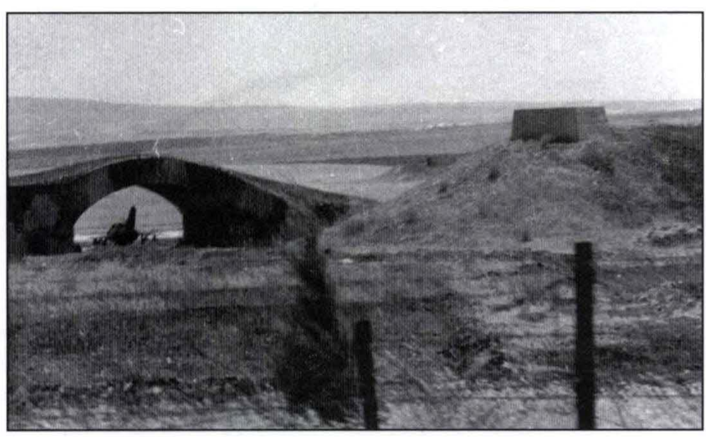
En esta fotografía, tomada poco después de la guerra del Yom Kippur se ve a Israel Baharav (en el centro) junto a Gidon Livni a su izquierda y Herzel Bodinger a su derecha *(Colección Livni).*

UNA PAZ TENSA

Aunque la F. A. israelí salió victoriosa de la guerra del Yom Kippur, sus cimientos se habían estremecido por el hecho de haber sido incapaz de ganar por sí sola la batalla por la superioridad aérea. El antiguo jefe de la F. A. israelí (1958-1966) Ezer Weizman acuñó la frase que afirmaba que "los misiles habían doblado las alas de los aviones" y la F. A. israelí se encontró a sí misma ocupada buscando una cura para ese mal. La respuesta era disponer de una tecnología superior. La F. A. israelí adquirió plataformas aéreas superiores y desarrolló nuevas armas y nuevas tácticas para contrarrestar la amenaza de los misiles aire-aire y hacer que el péndulo de la guerra se inclinase de nuevo a su favor. A lo largo de los restantes años de la década de los setenta la F. A. israelí se preocupó por desarrollar una solución al problema de los misiles superficie-aire, mientras que al mismo tiempo continuaba con la misma actividad operativa.



Para mejorar la capacidad de supervivencia de sus A-4, la F. A. israelí introdujo durante la guerra del Yom Kippur la instalación de una tobera más alargada *(GPO)*.



Una rara instantánea de un MiG-21 de la F. A. siria estacionado bajo un hangar reforzado en una base aérea cercana a El-Hama en 1974.

A pesar del alto el fuego, las hostilidades continuaron durante más de un mes en el frente egipcio y se reanudaron durante la primavera de 1974 en el frente sirio. En el sur, el principal punto de fricción fue el intento egipcio de reabastecer al rodeado 3er Ejército y los israelíes derribaron varios helicópteros egipcios. El 9 de noviembre de 1973 un RF-4E fue derribado por un SA-2. Su piloto, Gidon Shefer, sobrevivió después de haberse eyectado de un avión que volaba a 48.000 pies de altura y a una velocidad de 1,7 Mach, pero su navegante, Ofer Tsidon, resultó muerto. El último combate aéreo sobre el frente egipcio tuvo lugar el 6 de diciembre, pero en él no participaron pilotos egipcios. Dos F-4 israelíes derribaron un MiG-21 tripulado por un piloto norcoreano, mientras que otro fue derribado por error por la Fuerza de Defensa Aérea egipcia.

La primavera de 1974 derritió la nieve del Monte Hermon y los sirios lanzaron un ataque para reconquistar la cumbre. Los combates se prolongaron durante más de un mes y el coste fue alto para ambos bandos pero no se consiguió nada. Un F-4 israelí fue derribado el 6 de abril de 1974, muy probablemente por un misil portátil SA-7, y sus tripulantes fueron hechos prisioneros en Líbano. El 19 de abril fue derribado otro F-4. El piloto resultó muerto y el navegante fue hecho prisionero en Siria. Aquel mismo día también fue derribado un A-4 israelí y su piloto resultó muerto, mientras que dos MiG-21 sirios fueron derribados en combate aéreo por el piloto de Mirage Avraham Salmon. Diez días después, el 29 de abril, otros dos MiG-21 fueron derribados por Mirage israelíes, que fueron las últimas victorias del legendario caza francés en la F. A. israelí. Pero los israelíes perderían otro avión más cuando un Mirage de reconocimiento fue derribado el 6 de mayo, pero su piloto, Eitan Karmi, sobrevivió tras eyectarse de su avión volando a gran altura y a gran velocidad. Era la tercera vez que se eyectaba de un caza con ala en delta.

A mediados de la década de los setenta la F. A. israelí aprovechó un periodo de relativa tranquilidad para la introducción de nuevas armas, la adopción de nuevas tácticas y para llevar a cabo una reorganización. A la inteligencia se le asignó la máxima prioridad y la Inteligencia de



Una batería de misiles superficie-aire siria en acción es atacada por la F. A. israelí en la primavera de 1974 *(F. A. israelí)*.

El sistema de misiles superficie-superficie (SSM) Lance era una de las nuevas armas que Israel adquirió a mediados de la década de los años setenta cuando centraba sus esfuerzos en crear una respuesta integrada a la amenaza representada por los SAM *(portavoz de la F. A. israelí)*.





El IAI Kfir entró en servicio en la F. A. israelí en 1975 *(GPO)*.

la F. A. israelí se constituyó como un grupo independiente mandado por un general de brigada. La llegada en 1976 de los primeros F-15 dio a los israelíes una marcada ventaja sobre las fuerzas aéreas árabes, que aumentó todavía más con los aviones de alerta aérea temprana E-2C que llegaron en 1978. Todavía más importante fue la entrada en servicio de muchos componentes que acabaron formando parte de un sistema integrado cuyo principal propósito era la destrucción de las redes de misiles SAM y la consecución de la superioridad aérea. Entre estos sistemas estaban los vehículos aéreos no tripulados para la obtención de inteligencia en tiempo real, los misiles antirradiación lanzados desde el aire y desde tierra, señuelos, sistemas de guerra electrónica y sistemas de mando y control.



El F-15 aumentó la ventaja tecnológica de la F. A. israelí sobre las fuerzas aéreas árabes *(GPO)*.

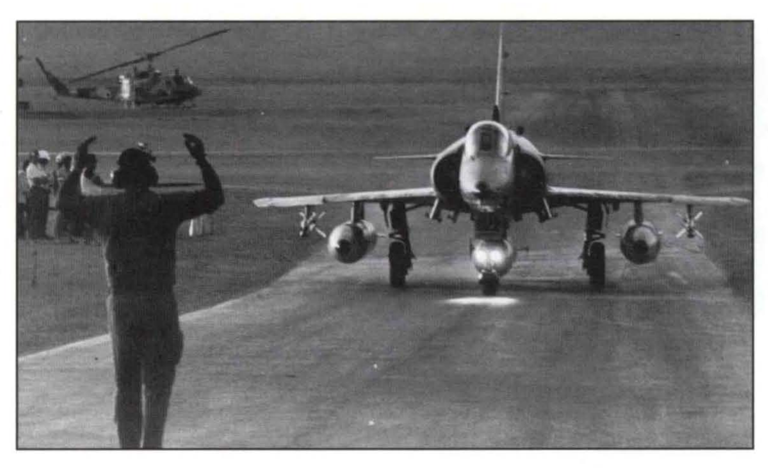
Mientras la F. A. israelí perfeccionaba su capacidad para enfrentarse a los sistemas integrados de defensa aérea árabes, Israel fue sorprendido una vez más cuando el presidente egipcio Anwar Sadat extendió la mano ofreciendo la paz en 1977. Su histórica visita a Israel de aquel año fue seguida por un tratado de paz, firmado en 1979, que estipulaba una retirada israelí del Sinaí para abril de 1982. Aquello supuso un importante golpe para la F. A. israelí que iba a perder tres importantes bases aéreas (Eitham, Etzion y Refidim), muchas otras bases, zonas de terreno fundamentales para la alerta temprana y grandes zonas de adiestramiento. Pero los frutos de la paz, como era lo correcto, tenían toda la prioridad.

Operaciones en el Líbano

En paralelo con el proceso de paz egipcio-israelí, Siria adoptó una postura agresiva encaminada a ocupar el lugar de Egipto al frente del conflicto árabe-israelí. En 1976 Siria invadió el Líbano y gradualmente este país se convirtió en un estado títere de Siria. Mientras las fronteras con Jordania y Siria permanecían tranquilas y Egipto ha-



El C-130H 420 de la F. A. israelí fue el avión en el que regresaron los rehenes liberados en Entebbe en julio de 1976, la más célebre y lejana operación de comandos de la Fuerza de Defensa de Israel. Los rehenes eran los pasajeros judíos y la tripulación de un avión de pasajeros de Air France que fue secuestrado por un grupo de la OLP *(F. A. israelí)*.

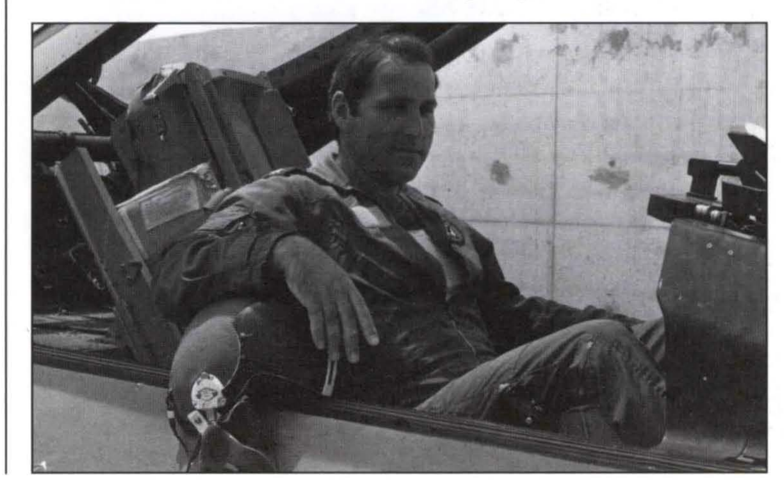


Un IAI Kfir estrena la primera pista de la nueva base aérea de Uvda el 8 de noviembre de 1981. Para compensar la pérdida de las bases aéreas del Sinaí tras el tratado de paz con Egipto se construyeron tres nuevas bases aéreas (Nevatim, Ramon y Uvda), *(GPO)*.

blaba de paz con Israel, la OLP sólo tenía la opción de operar desde suelo libanés para continuar su lucha armada. Por lo tanto la atención de las actividades operativas de la F. A. israelí se centró sobre el Líbano, pero con la importante presencia siria, sólo era cuestión de tiempo que las fuerzas aéreas de Israel y Siria volviesen a enfrentarse de nuevo. Tres meses después de que Egipto e Israel firmasen su tratado de paz en Washington, sucedió lo inevitable. El 27 de junio de 1979 seis F-15 y dos IAI Kfir entraron en combate con MiG-21 sirios sobre el Líbano. La ventaja tecnológica era tan grande que los MiG-21 no tuvieron ninguna posibilidad. Cuatro MiG-21 fueron derribados por los pilotos de los F-15 y un quinto por un piloto de Kfir. Otros cuatro MiG-21 sirios fueron derribados por F-15 israelíes el 24 de septiembre de 1979, en un combate durante el cual Avner Naveh consiguió una doble victoria, mientras que el 13 de febrero fue derribado un solo MiG-25 sirio. Para entonces, los F-15 israelíes habían sido reforzados con los F-16 que habían empezado a llegar en julio de 1980, y esta combinación de F-15 y F-16 fue utilizada para destruir el reactor nuclear iraquí el 7 de junio de 1981.

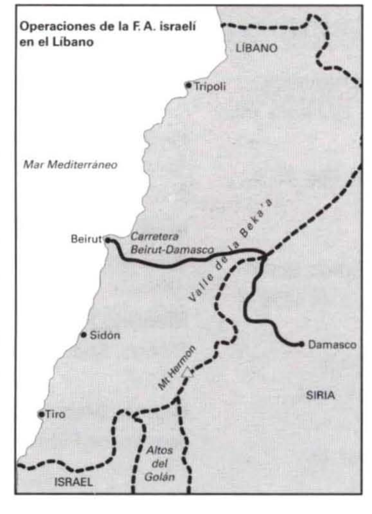
Los combates aéreos sobre el Líbano continuaron, pero fue una acción de la F. A. israelí, el 28 de abril de 1981, en apoyo de la milicia cristiana del Líbano la que provocó una importante escalada en el conflicto. En dos combates independientes que tuvieron lugar aquel día, los F-16 israelíes derribaron dos helicópteros Mi-8 sirios dentro del Líbano. Desde el punto de vista sirio esta acción constituyó una violación de la línea roja. Mientras que los habituales combates aéreos entre cazas no tenían una influencia importante para la presencia siria en el Líbano, el derribo de los helicópteros de ataque apoyando directamente una fuerza local libanesa hacía peligrar directamente el control sirio. Para proteger a sus fuerzas en el Líbano los sirios desplegaron una red integrada de defensa aérea en el Valle del Líbano. Desde el punto de vista de Israel esto constituía una importante escalada del conflicto, puesto que limitaba la libertad de los vuelos israelíes sobre el Líbano.

El jefe del escuadrón de F-16 de la F. A. israelí Gidon Livni en la cabina de su avión. Su escuadrón consiguió cinco victorias aire-aire durante la guerra *(Colección Livni)*.

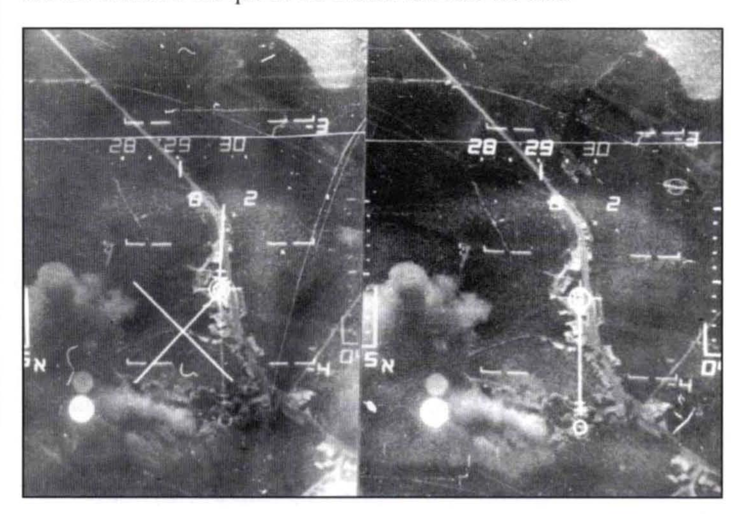


Pasó más de un año de altas tensiones hasta que por fin Israel invadió el Líbano el 6 de junio de 1982. Lo que al principio se había presentado como una operación limitada para desalojar a la artillería de la OLP de una zona de 40 kilómetros de profundidad

en el interior del Líbano, con el fin de asegurar la "paz" en Galilea, supuso que Israel se encontrase otra vez embarcada en una importante escalada del conflicto junto a sus aliados cristianos en el Líbano.



La F. A. israelí destruyó la red de defensa aérea siria en el Líbano sin sufrir ni una sola baja. Cuando los sirios se dieron cuenta de que sus defensas antiaéreas se estaban derrumbando, lanzaron al ataque a sus MiG-21 y MiG-23, pero esto solo consiguió magnificar la victoria israelí, cuando los F-15 y F-16 que se mantenían a la espera derribaron 29 cazas sirios, sin sufrir tampoco ninguna baja. La F. A. israelí había puesto en práctica las lecciones que había aprendido en la guerra de Agotamiento y en la guerra del Yom Kippur. El estigma había desaparecido. Esta vez fueron los misiles a los que se les habían doblado las alas.



En esta imagen se aprecia la algo complicada simbología aire-tierra de la pantalla del visor de un Kfir de la F. A. israelí durante la guerra del Líbano *(Colección Dagan).*

La F. A. siria utilizó extensivamente sus helicópteros de ataque Gazelle durante la guerra del Líbano. Este ejemplar fue capturado por la Fuerza de Defensa de Israel y después fue evaluado por la F. A. israelí *(F. A. israelí).*



SELECCIÓN DE BIBLIOGRAFÍA EN INGLÉS

Aloni, Shlomo Varios artículos en *Air Enthusiast, FlyPast, Scale Aircraft Modelling, Wings of Fame*, etc.

Bar, Siman y **Tof Yaacov** *Israeli-Egiptian War of Attrition*, Columbia University Press 1980

Bhargava, G/C (Ret) IAF Dapil ' Eyewitness to the Six-Day War', *AirForces Monthly 123*, junio de 1998

Borovik, Yehuda 'Israeli Air Force' *Warbirds Illustrated No. 23* Arms and Armour Press 1984

Borovik, Yehuda 'Israeli Spitfires', *FlyPast 110*, septiembre de 1990

Cohen, Eliezer 'Israel's Best Defense', *Airlife* 1993

Cull, Brian y **Shlomo Aloni** con **David Nicolle** *Spitfires over Israel*, Grub Street 1993

Cull, Brian con **David Nicolle** y **Shlomo Aloni** *Wings over Suez*, Grub Street 1996

Dor, Amos The IAF Aircraft Series No. 3/1: *The Mirage IIIC Shahak*, AD Grafica 1999

Goldman, Marvin G *El-Al Star in the Sky*, World Transport Press 1990

Goldstein, Chai *Rabbi with Wings*, 1965

Green, William y **Gordon Swanborough** 'The Last Fighting "Forts"', *Air Enthusiast 8*, octubre 1978-enero 1979

Green, William y **Gordon Swanborough** 'Egypt: An Air Power in Transition', *Air International Vol. 22*, abril-junio 1982

Gunston, Bill *An Illustrated Guide to the Israeli Air Force*, Salamander Books 1982

Lapidot, Aaron y **Merav Halperin** *G Suit*, Sphere Books 1990

Lee, Air Chief Marshal Sir David *Wings in the Sun*, HMSO 1989

Levett, Gordon 'Early Days at El-Al0; *Air Enthusiast 35*, enero-abril 1988

Levett, Gordon *Flying Under Two Flags*, Frank Cass 1994

Livingston, Harold *No Trophy, No Sword*, Edition Q 1994

Mafe, Huertas Salvador *The Israeli Air Force 1947-1960*. Schieffer 1998

Mersky, Peter B *Israeli Fighter Aces: The Definitive History*, Speciality Press 1997

Morse, Stan (editor) *Modern Military Powers: Israel*, Aerospace Publishing 1984

Nicolle, Dr. David 'Bearing the Brunt', *Air Enthusiast 60*, noviembre-diciembre 1995

Nicolle, Dr. David y **Dr. Ing. Gianni Cattaneo** A Delight to Fly: DH Vampires in Egyptian Service, *Air Enthusiast 69*, mayo-junio 1997

Nomis, Leo con **Brian Cull** *The Desert hawks*, Grub Street 1998

Nordeen, Lon *Fighters over Israel*, Orion Books 1990

Nordeen, Lon y **David Nicolle** *Phoenix over the Nile*, Smithsonian Institution Press 1997

Nordeen, Lon 'Air Warfare in the Middle East: Part One', *AirForces Monthly 133*, abril 1999

Rubinstein, Murray y **Richard Goldman** *The Israeli Air Force Story*, Arms and Armour Press 1979

Shores, Christopher *Dust Clouds in the Middle East*, Grub Street 1996

Starface, Charles *Arab Air Forces*, Squadron/Signal Publications 1994

Weiss, Jeffrey y **Craig Weiss** *I am my Brother's Keeper*, Schiffer 1998

Weizman, Ezer *On Eagle's Wings*, Weidenfeld and Nicholson 1976

Yofe, Alex *Spitfire: Star of Israel*, Ventura Publications 1997

Yonai, Ehud *No Margin for Error*, Pantheon 1993

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



La eficaz estrategia de realizar ataques preventivos contra las bases aéreas árabes empleada por Israel durante la Guerra de los Seis Días fue una pieza fundamental en su victoria sin precedentes. Supuso para las fuerzas israelíes conseguir la superioridad aérea y la ocupación de vastos territorios que sirvieron como zonas de amortiguación: la península del Sinaí, la Franja de Gaza, los Altos del Golán y la orilla oeste del Jordán, pero no logró traer la paz. Egipto, con la ayuda de la Unión Soviética, organizó una guerra de desgaste contra la F. A. israelí empleando los sistemas de misiles más modernos. Inevitablemente, los Estados Unidos se pusieron del lado de los israelíes, y la llegada de los F-4 y de los F-15 contribuyó a restablecer el equilibrio. Entonces Israel consiguió rechazar la ofensiva árabe de octubre de 1973 y consiguió otra sorprendente victoria en la denominada Guerra del Yom Kippur. A pesar de los tratados de paz, las hostilidades no cesaron, y en 1982 el conflicto se trasladó al Líbano. En este libro se sigue la guerra aérea entre Israel y sus vecinos árabes durante aquellos turbulentos años.



